

LOS ASES DE LA MARINA IMPERIAL JAPONESA 1937-1945

UI-105

ediciones delPrado

OSPREY AVIATION

Iain Wyllie

GLOSARIO

Petty Officer (PO): segundo contramaestre
PO/1c: segundo contramaestre de primera clase
PO/2c: segundo contramaestre de segunda clase
PO/3c: segundo contramaestre de tercera clase
Chief Petty Officer (CPO): primer contramaestre
Ensign (Ens): alférez de la Marina
Warrant Officer (WO): brigada
Lt (junior grade)(Lt (jg)): alférez de navío
Capt.: capitán de navío
Lieutenant (Lt): teniente de navío
1 Lt: teniente
2 Lt: alférez
Lieutenant Commander (Lt Cdr): capitán de corbeta
Commander (Cdr): capitán de fragata
Adm: almirante
VAdm: vicealmirante
RAdm: contraalmirante
Marines: apelativo para las unidades de la Infantería de Marina de EE. UU.
Bomb Squadron (BS): Sqn de bombardeo
VMF: Sqn de caza de la Infantería de Marina de EE. UU.
VF: Sqn de caza de la Marina de EE. UU.
Pursuit Squadron (PS): Sqn de persecución
FAMJ: Fuerza Aérea de la Marina Japonesa
Sqn: escuadrón
CG: Cuartel general
ET: Ejército de Tierra
GA: Grupo Aéreo
Mj (Major): Comandante
AT: Agrupación Táctica

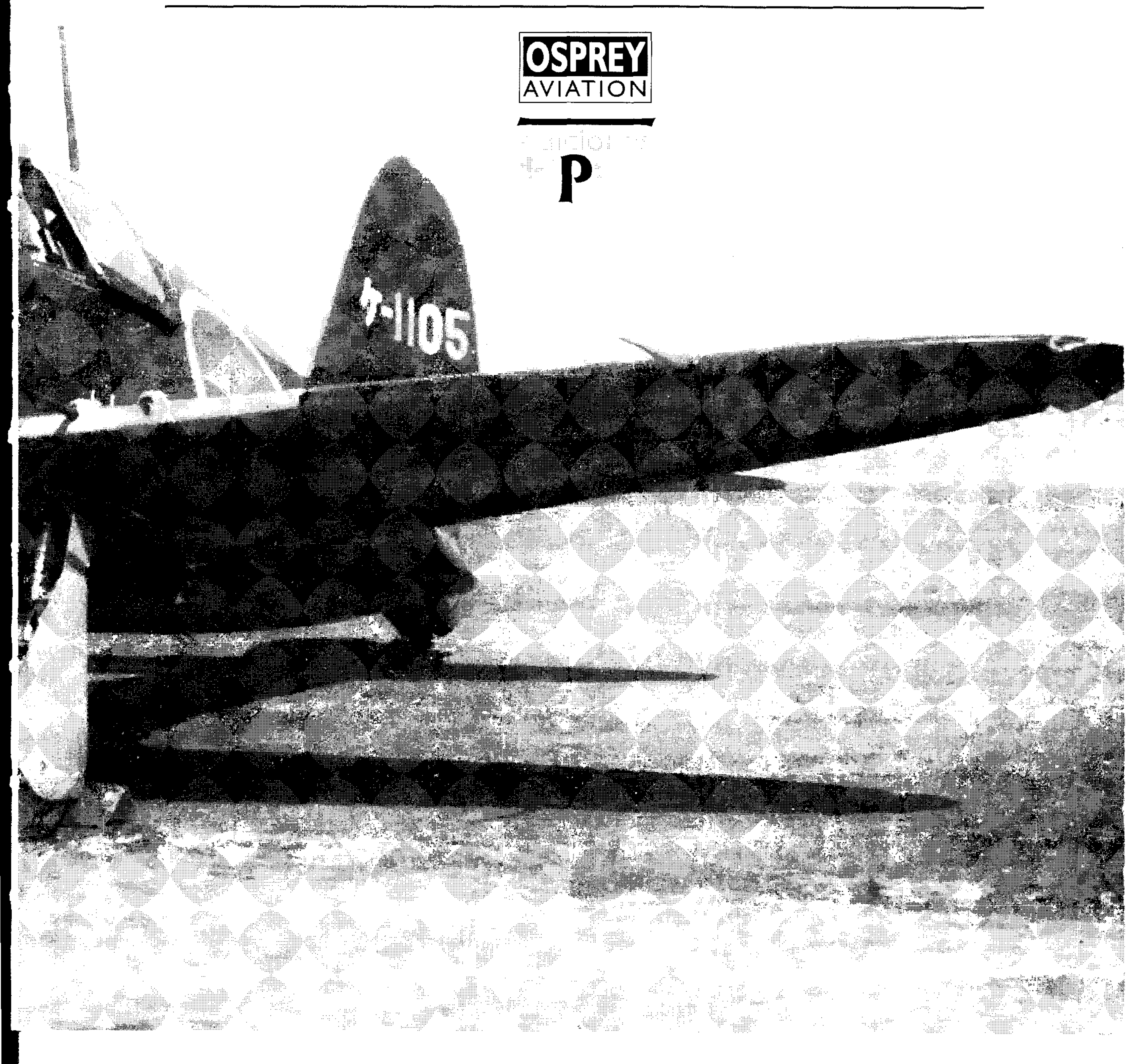


AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 9

LOS ASES DE LA MARINA IMPERIAL JAPONESA 1937-1945

OSPREY AVIATION

Ediciones del Prado



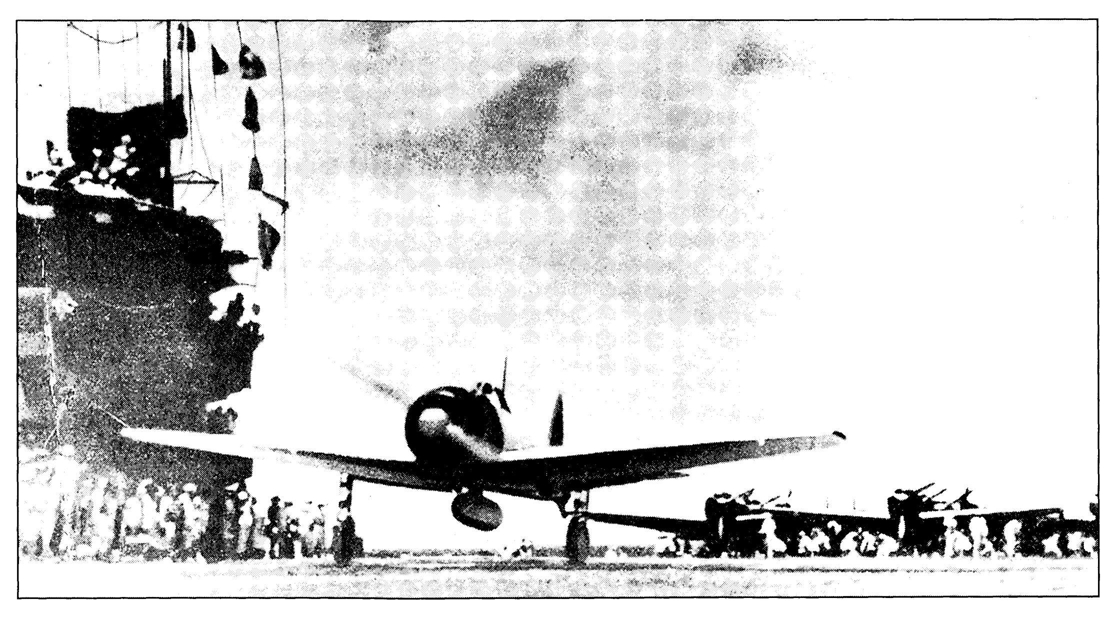
ÍNDICE

LOS PRIMEROS MESES DE LA GUERRA DEL PACÍFICO

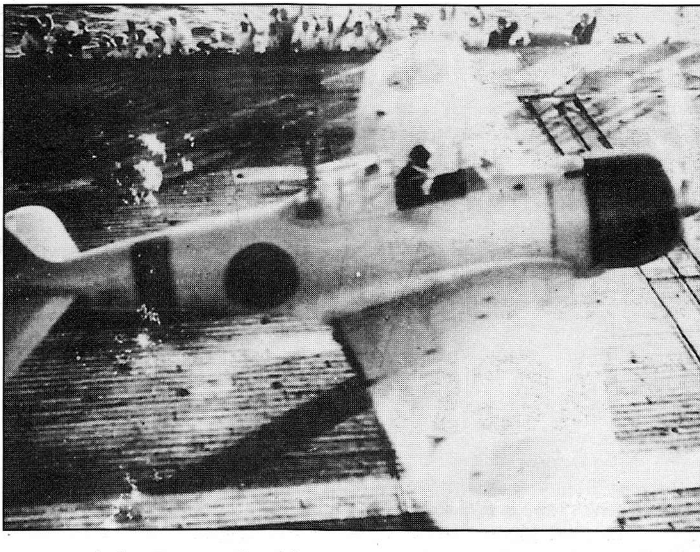
Cuando Japón liberó el potencial de sus fuerzas militares contra los estadounidenses en Pearl Harbor y en las Islas Filipinas, lo hizo con la aviación más moderna y con los pilotos mejor preparados que había tenido durante toda su historia. Aunque algunas unidades de la Fuerza Aérea de la Marina japonesa (FAMJ) todavía utilizaban los "Claudes" Tipo 96, todos los cazas que participaron en las misiones de Pearl Harbor y de las Filipinas fueron A6M2 Zeros, muchos de los cuales eran pilotados por veteranos de la Guerra de China.

El conflicto del Pacífico surgió a partir del descontento político y económico que se sentía en Japón contra los Imperialistas occidentales, es decir, Estados Unidos y el Reino Unido. Las incursiones con éxito de Japón en Manchuria y China permitieron a sus Fuerzas Armadas comprobar y perfeccionar su arsenal de armamento ofensivo, especialmente sus cazas y sus bombarderos. También permitieron a las tripulaciones de la FAMJ y de la aviación del ET perfeccionar sus sistemas tácticos, lo que les daría una ventaja sobre la aviación militar de las potencias occidentales en los primeros meses críticos de la guerra.

El Lt Saburo Shindo, pilotando el AI-102, comienza el despegue desde la cubierta del *Akagi* como parte del segundo ataque contra Pearl Harbor. Shindo se encontraba como oficial jefe de la brigada de marinería en el Sqn de este portaaviones en aquel momento y fue uno de los pocos veteranos de Pearl Harbor que sobrevivió a la guerra.
(via Aerospace Publishing)



El éxito en el continente chino a lo largo de la década de los años treinta condujo a los jefes militares japoneses a un exceso de confianza en la capacidad de sus fuerzas para lanzar la guerra a una escala mucho mayor en Asia. Este exceso de confianza se manifestó en la virulenta aparición de un nacionalismo fanático que se extendió por todo el país.



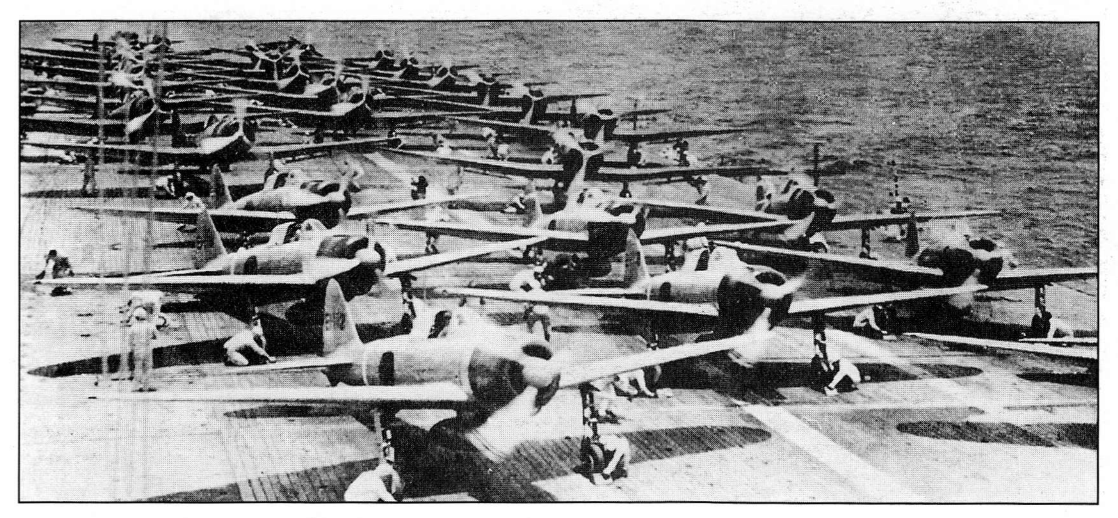
El PO3/c Shimpei Sano sale del *Akagi* con su A6M2 Zero AI-111 también en la segunda oleada de atacantes con destino a Pearl Harbor. Sano murió posteriormente durante la Batalla de Midway. *(Maru)*

Durante el verano de 1941, los mandatarios japoneses ya sabían que el conflicto era inevitable y, por lo tanto, ordenaron a sus fuerzas que se prepararan para la guerra mientras los políticos todavía desarrollaban negociaciones diplomáticas en Washington D.C. El Adm Isoroku Yamamoto, jefe supremo de las Fuerzas Combinadas, recibió órdenes de realizar un ataque total contra las fuerzas de EE.UU. en Pearl Harbor, en las islas hawaianas. La fecha del ataque se fijó para el 8 de diciembre de 1941, componiéndose la fuerza de 23 buques de guerra, seis portaaviones de la flota y más de 350 aviones.

En el momento en el que fracasaron las negociaciones políticas, los portaaviones ya se habían posicionado a unas 200 millas náuticas al norte de Pearl Harbor. A las 01:30 horas (hora de Tokio) los bombarderos comenzaron a despegar desde las cubiertas de vuelo.

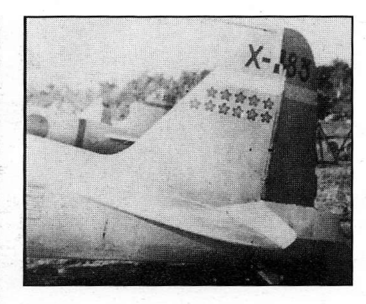
Los pilotos de los Zero desempeñaron un papel fundamental para asegurar el éxito del ataque por sorpresa. Para evitar que los vulnerables bombarderos en picado y los bombarderos torpederos fueran molestados mientras se colocaban en posición para realizar sus ataques, los A6M atacaron la aviación en tierra, disparando contra cualquiera que intentara despegar. Sin embargo, no todos los estadounidenses que consiguieron despegar resultaron ser presas fáciles.

El Lt Iyozoh Fujita fue atacado mientras conducía a sus hombres hacia Wheeler Field y, en el terrible combate que se produjo, los aviadores ja-



Los A6M2 del Sqn de caza del *Shokaku* preparados, mientras el portaaviones navega a toda máquina para un ataque al amanecer sobre el noreste de Hawai. Seis Zeros de esta unidad participaron en la primera oleada, atacando los campos de aviación de Kaneohe y Bellows. *(vía Aerospace Publishing)*

Luciendo diez flores de cereza, la cola del Zero X-183 refleja el marcador del PO2/c Yoshiro Hashiguchi que entró en acción con el 3° GA en las Antillas Holandesas al comienzo de la Guerra del Pacífico. Posteriormente consiguió más victorias en Darwin, Rabaul y Guadalcanal. Después de alcanzar la graduación de contramaestre, Hashiguchi fue finalmente declarado como desaparecido en combate el 25 de octubre de 1944 cuando su portaaviones se hundió. Consiguió más de diez victorias. *(K Osuo)*



poneses fueron rechazados por la agresividad de sus enemigos estadounidenses; puede que sus oponentes fueran el Lt George Welch y el Lt Ken Taylor del 47° Sqn de Caza, pilotando los P-40B. Fujita disparó una ráfaga contra un avión por debajo de él que resultó dañado pero que escapó. Como no deseaba probar más su suerte, Fujita indicó a sus hombres que se retiraran y que se dirigieran hacia la zona de reunión.

La fuerza atacante sufrió un número de bajas que llegó a 55 oficiales y soldados de tropa durante la incursión contra Pearl Harbor, siendo muy pocos de ellos pilotos de caza; sólo se perdieron nueve Zeros en total (tres en el primer ataque y seis en el segundo). Sin embargo, no hubo ninguna celebración ni una desbordada alegría por esta victoria; los cansados aviadores simplemente se sentían satisfechos por haber sobrevivido a su primer día de guerra. También se lamentaban por sus compañeros que no habían regresado.

El ataque de Pearl Harbor resultó una victoria espectacular ya que la flota de EE. UU. en el Pacífico occidental había sido mermada con un único y valiente ataque mientras que los soldados y oficiales de la FAMJ se consideraban ya invencibles. Sin embargo, los jefes del CG Naval (incluyendo al propio Adm Yamamoto) estaban lejos de la euforia ya que no habían conseguido alcanzar sus principales objetivos anclados, los portaaviones. Éstos volverían para atacarles.

Dos grandes ases aparecen aquí como pilotos alumnos en esta fotografía de la promoción de 1941. Takeo Tanimizu (de pie, segundo por la derecha) y Shoichi Sugita (de pie, a la izquierda de Tanimizu) fueron compañeros de promoción en la Base Aérea de Tsukuba, donde utilizaron el Instructor Intermedio Tipo 93, que aparece aquí detrás. Su promoción finalizó el curso en marzo de 1942, antes del desastre de Midway. La instrucción posterior fue notablemente inferior ya que la FAMJ aceleró la promoción de pilotos para suplir las bajas de Midway. *(T Tanimizu)*



Los graduados de la Academia Naval japonesa eran abiertos y cosmopolitas, diferenciándose en gran medida de sus compañeros del ET. En sus travesías como guardiamarinas a Occidente pudieron ver de primera mano el potencial y la capacidad industrial de las grandes superpotencias económicas, lo cual llevó a algunos de ellos a creer que Japón nunca ganaría esta nueva guerra.

Coincidiendo con el ataque contra Pearl Harbor, las fuerzas japonesas lanzaron un ataque total en las Islas Filipinas, en Hong Kong y en las Antillas Holandesas, pero con poca intensidad contra los recursos naturales. Japón necesitaba las reservas petrolíferas, el caucho y los yacimientos minerales de las Antillas Holandesas para llevar a cabo sus acciones de combate.

Desde su base en Formosa, el 3° GA y el GA de Tainan atacaron los campos de aviación de Clark e Iba en las Filipinas por delante de los bombarderos, neutralizando de esta forma cualquier oposición de los cazas. A pesar de los avisos radiados a sus fuerzas en las Filipinas durante el ataque de Pearl Harbor, los estadounidenses fueron sorprendidos nuevamente sin estar preparados, lo que provocó que las Unidades de Avia-

ción del ET de EE. UU. perdieran la mitad de sus aviones (destruidos o dañados) en una sola incursión.

Veteranos pilotos de cazas como el PO Kuniyoshi Tanaka, el PO Saburo Sakai, el PO Kaneyoshi Muto y el WO Sadaaki Akamatsu se enfrentaron a los P-40 en combates aéreos desproporcionados, aunque la mayoría de los aviones estadounidenses fueron destruidos sobre el terreno. Con la segunda incursión del 10 de diciembre, el potencial aéreo de EE.UU. en las Filipinas quedó decisivamente dañado.

El éxito de estos ataques relámpago aumentó aún más la moral de la FAMJ y en estas misiones se estableció un nuevo récord de distancia para el Zero. La distancia completa de un vuelo circular desde Formosa hasta las Filipinas suponía más de 1.000 kilómetros; debido a que ésta era una distancia increíble para aviones monomotores, los estadounidenses creyeron que volaban desde portaaviones. Las estrictas formaciones de vuelo y la instrucción en ahorro de combustible habían dado unos frutos excelentes.

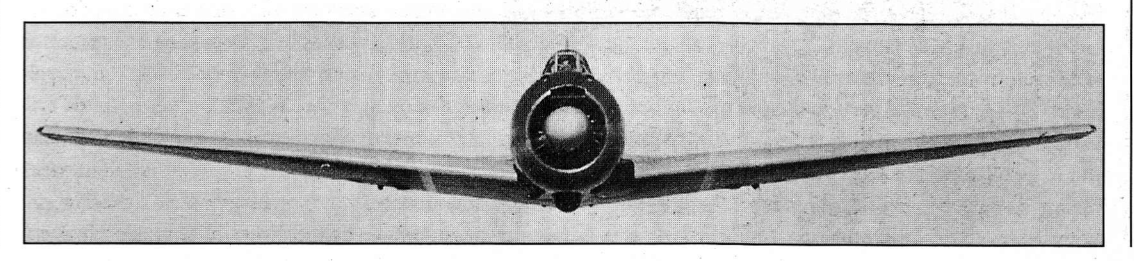


El PO2/c Yoshiro Hasiguchi aparece sentado en su A6M2 Zero X-183 mientras formaba parte del 3° GA a finales de 1941. La rudimentaria alza con pestaña de anillo de este aparato es apenas visible en esta fotografía. *(vía Aerospace Publishing)*

Con las Filipinas neutralizadas, la FAMJ dirigió su atención hacia las Antillas Holandesas. Intentando defenderlas estaba la RAF, la Fuerza Aérea del Ejército de las Antillas Holandesas y los elementos supervivientes de las Unidades de la Aviación del Ejército de EE. UU. y, aunque lucharon casi hasta su aniquilación para desbaratar la invasión, fueron arrollados por un enemigo superior. Los Buffalos F2A y los Hawks holandeses, en particular, demostraron ser poco más que blancos para los cañones de los A6M2; como Saburo Sakai señaló posteriormente: “Los Buffalos eran aviones rudimentarios e inferiores. Nunca tuvieron ninguna posibilidad contra nuestros Zeros”.

Los Hurricanes de la RAF y los P-40 de las Unidades de Aviación del Ejército de EE. UU. del 20° PS funcionaban un poco mejor que los Buffalos; pero la destrucción de sus campos de aviación (y de los suministros y los aviones), junto con la confusión total y el pánico sobre el terreno, les impidieron montar de forma eficaz un contraataque organizado. La campaña de Java finalizó la primera semana de marzo de 1942 cuando la resistencia organizada cesó y miles de soldados aliados se rindieron. Una vez más se había demostrado que el apoyo aéreo era fundamental para la *Blitzkrieg* japonesa en los primeros meses de la Guerra del Pacífico. En ese momento, la FAMJ centró su atención en Nueva Guinea y en Australia.

Ésta fue la última imagen que muchos pilotos aliados tuvieron en su espejo retrovisor antes de ser derribados durante los primeros meses de la Guerra del Pacífico. Este Zero en particular es un A6M3 Modelo 32 con alas recortadas; los aparatos de este tipo llegaron al frente justo a tiempo para las incursiones japonesas en la zona de Asia-Pacífico. *(vía Aerospace Publishing)*



MIDWAY

La Batalla de Midway, que tuvo lugar entre el 4 y el 5 de junio de 1942, marcó el punto de inflexión en la Guerra del Pacífico ya que, por fin, los Aliados destruyeron el poderío de la flota japonesa. Cuando se terminó esta batalla, la FAMJ había perdido cuatro portaaviones y más del diez por ciento de sus pilotos de caza veteranos.

Alentado por sus aplastantes victorias de Pearl Harbor, las Filipinas y las Antillas Holandesas, el Alto Mando japonés decidió conquistar la estratégica y crucial isla de Midway para amenazar posteriormente las fuerzas estadounidenses del Pacífico en Hawai. Su captura consolidaría el dominio de las Islas Salomón y facilitaría el aislamiento de Australia con respecto a EE. UU.

El Adm Isoroku Yamamoto, jefe supremo de la Flota Combinada, diseñó un minucioso plan para apoderarse de Midway. Envió dos pequeñas expediciones para atacar blancos en las Islas Aleutianas, esperando de esta forma el desvío de la Flota estadounidense del Pacífico hacia el norte; la conquista de las Aleutianas también evitaría que los norteamericanos atacaran Japón. Mientras tanto, el grueso principal de la Primera Fuerza de Ataque de Portaaviones (mandada por el VAdm Chuichi Nagumo), compuesta por los portaaviones Akagi, Kaga, Soryu y Hiryu, apoyados por acorazados, cruceros y más de 250 aviones, puso rumbo hacia su objetivo.

Sin embargo, el plan japonés estaba destinado al fracaso sin que ellos lo supieran. Los criptógrafos norteamericanos habían conseguido descifrar los códigos navales japoneses. Por lo tanto, aunque el Adm Chester Nimitz mandaba una fuerza numéricamente inferior, disponía de la crucial ventaja de la sorpresa. Resultaría aún más favorecido por una serie de increíbles errores tácticos de los japoneses que aumentaron enormemente su catástrofe.

La batalla comenzó en las primeras horas del 4 de junio, cuando 36 Zeros salieron como escoltas de 72 bombarderos (de ataque en picado y torpederos) enviados para atacar el campo de aviación de Midway. Esta gran fuerza de ataque fue detectada rápidamente por los radares y todos los aviones disponibles de la isla se prepararon en diez minutos para enfrentarse a los incursores. A las 06:20 horas se estableció el combate cuando el Maj Floyd B. Parks, al frente del VMF-221 (compuesto por siete Buffalos y cinco Wildcats) se enfrentó a los invasores; otros 11 Buffalos y un único Wildcat proporcionaban la protección.

En el combate aéreo que se estableció, los pilotos de la Marina fueron superados cuando trataban de rechazar a sus adversarios japoneses en los ágiles Zeros. Trece valientes pilotos de los Buffalos lo pagaron con sus vidas ya que sólo regresaron diez de los veinticinco aviones que salieron y la mayoría de ellos, dañados.

Los norteamericanos también enviaron bombarderos torpederos para atacar los portaaviones pero resultaron igualmente diezmados antes de que un solo torpedo hubiera conseguido alcanzar su objetivo. El Lt Iyozoh Fujita se labró una reputación durante este enfrentamiento ya que derribó no menos de diez aviones enemigos según los norteamericanos se acercaban a los portaaviones. Sin embargo, la segunda fuerza de ataque cambió el

sentido del combate ya que cuando los Zeros se lanzaron contra los bombarderos torpederos, los bombarderos SBD Dauntless del Yorktown avanzaron sin impedimentos hasta lanzar ataques fatales contra los portaaviones Akagi, Kaga y Soryu.

Los japoneses respondieron rápidamente enviando los bombarderos "Val" desde el portaaviones superviviente Hiryu para atacar el Yorktown. En el momento en que los "Vals" finalizaron sus ataques, el portaaviones norteamericano ardía profusamente; pero aunque los bombarderos torpederos "Kate" continuaron el buen trabajo de los bombarderos en picado alcanzando al buque dos veces con sus torpedos, el persistente portaaviones se negó a hundirse; el 6 de junio un tercer torpedo lanzado desde un submarino japonés envió por fin al Yorktown al fondo del océano.

Sin embargo, la batalla no había finalizado ya que la aviación del Enterprise localizó al portaaviones japonés superviviente Hiryu, reduciéndolo a un amasijo de hierros. Fue abandonado por su tripulación a la mañana siguiente.

La pérdida de los cuatro portaaviones de la flota, de los pilotos con experiencia y de Sqns completos con sus tripulaciones aéreas en un solo enfrentamiento dejó estupefactos a los japoneses. En el consiguiente esfuerzo para cubrir adecuadamente las bajas en la aviación, la FAMJ hizo volver a Japón a muchos pilotos veteranos de las unidades terrestres en los territorios ocupados para que prestaran sus servicios como instructores. La instrucción masiva de pilotos comenzó rápidamente y en serio pero, para hacer que las unidades dispusieran de sus fuerzas anteriores, se redujeron los requisitos de admisión y se recortó el programa de instrucción en vuelo; estos factores combinados produjeron pilotos mal preparados para el vuelo en el frente de combate. La FAMJ pagó un precio muy alto por Midway.



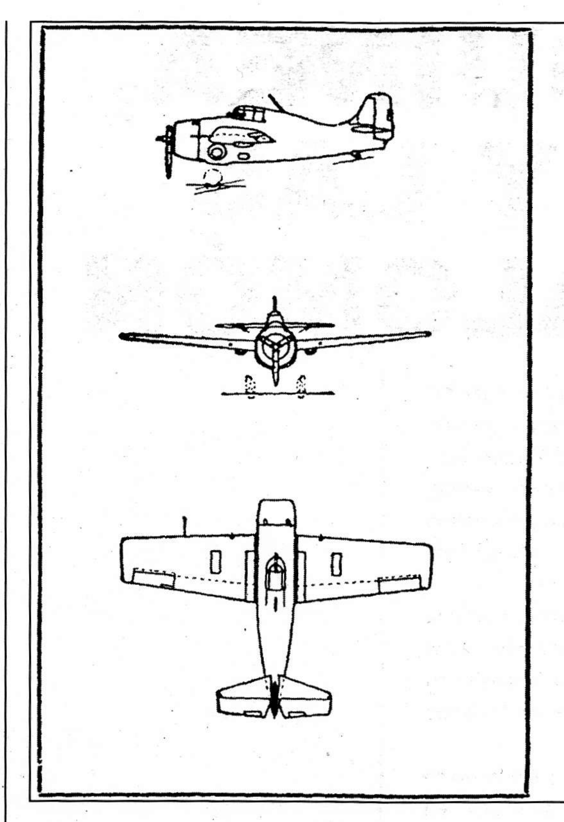
El Lt Iyozoh Fujita encontró su punto de mira durante la Batalla de Midway, convirtiéndose en doble as en sólo un día. Es uno de los pocos pilotos de los Zeros de Pearl Harbor que sobrevivió a la guerra. *(Maru)*

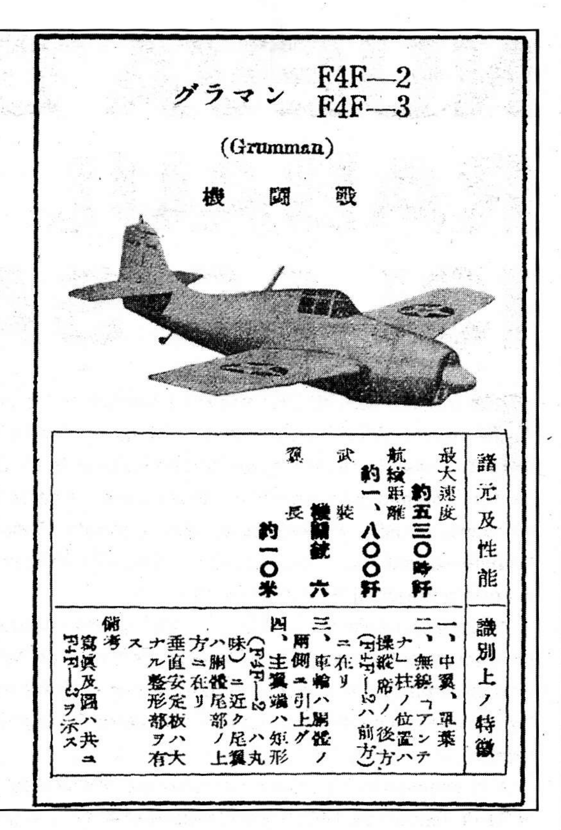
El Lt Cdr Iyozoh Fujita

Iyozoh Fujita fue uno de los dos aviadores navales a los que se les reconoció haber derribado diez aviones enemigos en un día. Hijo de un médico y de una comadrona, nació en la provincia de Shantung, en China, en 1917. Se comenzó a interesar por el ingreso en la carrera naval mientras asistía al instituto de enseñanza media donde su aptitud académica le facilitó la entrada en la Academia Naval de Etajima en la Promoción de 1938. El joven alférez de navío finalizó su instrucción de vuelo en 1940.

Cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, el Lt(jg) Fujita despegó del portaaviones Soryu como jefe de escuadrilla en la segunda oleada de cazas de escolta. Atacó blancos terrestres y su Zero fue alcanzado por el fuego defensivo y, como se ha narrado en el capítulo anterior, mientras reunía a sus cazas de escolta para regresar, su formación fue atacada bien por los P-36 o por los P-40 produciéndose un combate aéreo. Tras conseguir romper el combate con su Zero dañado, Fujita llevó a sus hombres de vuelta al portaaviones donde se le desprendió una parte del motor durante el aterrizaje.

Los pilotos de la FAMJ recibieron el año 1942 con una moral estupenda y con una confianza total en el Zero. En ese momento, un avia-





グラマン F4F—2
F4F—3
(Grumman)
戰鬪機

諸元及性能
最大速度 約五三〇時粁
航続距離 約一、八〇〇粁
武装 機銃 六
翼長 約一〇米

識別上ノ特徴
一、中翼、單葉
二、無線「アンテナ」柱ノ位置ハ操縦席ノ後方（F4F—2ハ前方）ニ在リ
三、車輪ハ胴體ノ兩側ニ引上グ
四、主翼端ハ矩形（F4F—2ハ丸味）ニ近ク尾翼ハ胴體尾部ノ上方ニ在リ
垂直安定板ハ大ナル整形部ヲ有ス
備考 寫眞及圖ハ共ニF4F—3ヲ示ス

Estos documentos formaban parte de la publicación oficial de reconocimiento de combate de la FAMJ, utilizados por todas las unidades para instruir a los pilotos en el diseño y el funcionamiento de sus enemigos.

dor naval tenía que haber completado entre 50 y 100 horas de vuelo y cuatro o cinco aterrizajes para conseguir la acreditación para portaaviones e incluso los pilotos de flota más jóvenes tenían al menos 500 horas de vuelo.

Uno de estos pilotos que entró en acción en Midway alentado por sus éxitos anteriores fue el Lt Iyozoh Fujita. Llevó consigo esta confianza a la acción el 4 de junio cuando interceptó un gran número de bombarderos torpederos durante una patrulla de combate aéreo sobre la AT de los portaaviones. Situado en posición gracias a los vectores dados por la radio de abordo de los buques, Fujita decidió utilizar una táctica que no había sido probada anteriormente, consistente en lanzarse en picado de cabeza contra la formación en lugar de atacar al grupo por detrás. Hizo barridos con sus ametralladoras que disparaban en todo momento y se quedó asombrado al ver dos o tres aviones caer envueltos en humo.

"¡Éste es el método!" Exclamó Fujita mientras continuaba con sus ataques, derribando posteriormente cuatro bombarderos torpederos (tres de forma conjunta) y tres cazas (dos de forma conjunta). Desgraciadamente, su aparato fue alcanzado por el fuego propio y cayó al mar. Balanceándose arriba y abajo en grandes olas y sin esperanza de rescate, se resignó a la muerte pero, afortunadamente, fue recogido por un destructor después de cuatro horas en el agua.

"Después de Midway se retiró a muchos pilotos supervivientes para convertirlos en instructores" se lamentó Fujita. "Al retirar de las unidades del frente a los pilotos veteranos perdimos fuerza de combate. A la larga, fue una carga tremenda para nuestros pilotos. Creo que en torno a un diez por ciento de nuestros pilotos veteranos cayeron en Midway".

NUEVA GUINEA, RABAUL Y LAS ISLAS SALOMÓN

En enero de 1942, las fuerzas japonesas invadieron las islas del sureste del Pacífico de Nueva Bretaña y Nueva Irlanda, después de que los pilotos de los portaaviones de la AT del VAdm Chuichi Nagumo hubieran superado rápidamente a los defensores de Rabaul, en Nueva Bretaña, y Kavieng, en Nueva Irlanda. También destruyeron las defensas antiaéreas del enemigo en Lae y en Salamaua, a lo largo de la costa nororiental de Nueva Guinea.

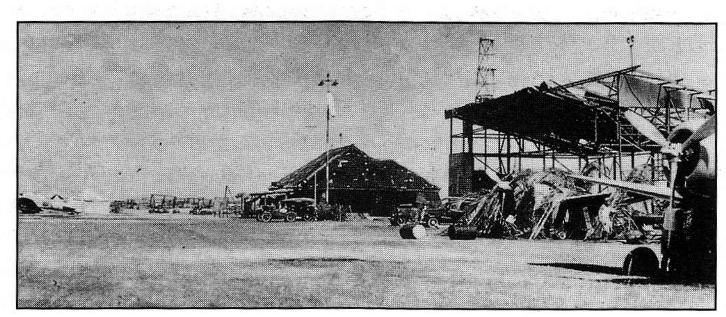
Para aislar a Australia de EE. UU. también era necesario conquistar la guarnición australiana de Port Moresby, de forma que la FAMJ lanzó sus aviones contra Rabaul, al mismo tiempo que se desplegaban contingentes de cazas y bombarderos incluso más cerca del objetivo, en las bases avanzadas de Lae y Salamaua.

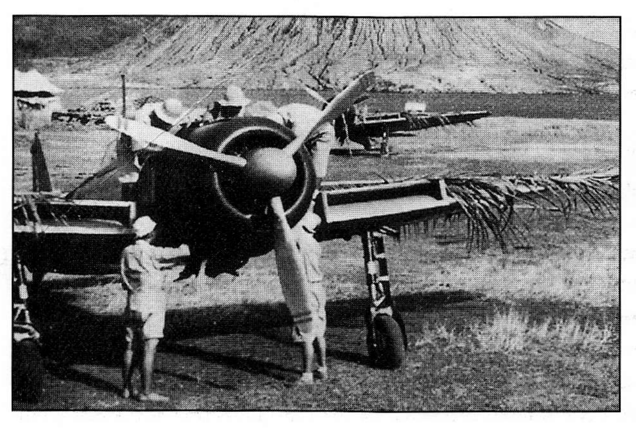
A la vanguardia del ataque aéreo contra Port Moresby (que se inició el 24 de febrero de 1942) se encontraba el 4º GA, al que se le unió, en marzo, el GA de Tainan en Rabaul; este último Grupo se trasladó el mes siguiente hasta Lae y, a partir de entonces, la acción aérea se avivó dado que muchos jóvenes neófitos que habían participado en las desiguales acciones de las Filipinas y las Antillas Holandesas se convirtieron en endurecidos veteranos al combatir contra los australianos y los norteamericanos. Y aunque los pilotos de ambos lados reclamaron un número extraordinario de derribos, los informes de bajas mostraban una imagen más conservadora.

Los pilotos de ambos bandos demostraron valentía y destreza y pronto resultó difícil conseguir victorias. Saburo Sakai, que era el piloto más veterano del Sqn de Sasai del GA de Tainan, comentó posteriormente sus dificultades en el teatro de operaciones: "Nuestros cañones de 20 milímetros eran grandes, pesados, y disparaban con lentitud. Resultaba extremadamente difícil alcanzar un blanco en movimiento. Derribar un avión enemigo era como alcanzar a una libélula con un rifle. Nunca fue fácil conseguir una victoria... nuestros oponentes eran duros".

La fuerza japonesa encargada de invadir Port Moresby fue rechazada durante la Batalla del Mar del Coral el 7 de mayo; su derrota permitió a los defensores reforzar sus filas rápidamente. La guerra en la selva era cada vez más feroz, al mismo tiempo que ambos bandos atacaban incesantemente los campos de aviación del adversario y sus depósitos de

Esta vista panorámica ilustra cómo eran de rudimentarias las instalaciones de Rabaul para el 12º GA en 1942. El campo de aviación de Rabaul, que fue una importante zona de estacionamiento de los aviones de la FAMJ en las Islas Salomón, se utilizó como base central de las pistas de aterrizaje secundarias de Lae (Nueva Guinea) y Buin (Bougainville). ***(Sakaida)***





Los mecánicos trabajan en un Zero 21 en el campo de aviación de Lakunai mientras el Monte Hanabuki arroja humo por detrás; este volcán activo fue un lugar de referencia para los pilotos que se aproximaban a Rabaul. Las modificaciones de campaña que se realizaron en el Zero incluían el recorte del mástil y la retirada de las radios inservibles para eliminar peso. *(Maru)*

abastecimiento. La naturaleza del terreno selvático y las miles de enfermedades tropicales también infligieron bajas en ambos bandos.

El 7 de agosto la 1ª División de Marines aterrizó en Guadalcanal; este audaz ataque asombró a los japoneses de Rabaul. Para contrarrestar la amenaza se reorientaron rápidamente hacia Guadalcanal las misiones que se realizaban anteriormente contra blancos en Nueva Guinea, lo que provocó que los pilotos de los Zero de Rabaul realizaran sus misiones más largas hasta la fecha: un trayecto circular de más de 1.700 kilómetros. Sin embargo, el contraataque de los japoneses demostró ser ineficaz ya que los norteamericanos estaban enviando suficientes hombres y equipos a la región para superar a los defensores de Guadalcanal. En los cielos, los F4F de la Marina y de los Marines de EE. UU. hacían pagar un caro peaje a las unidades japonesas dado que, incluso, los aviones ligeramente dañados rara vez conseguían regresar a Rabaul. En febrero de 1943 Guadalcanal había caído.

Como las Fuerzas Aliadas subían rápidamente por la zona abierta, los japoneses se retiraron hasta Bougainville. Tras la derrota, el CG naval cedió la defensa de Nueva Guinea al ET. Por consiguiente, las unidades de la FAMJ abandonaron Rabaul para facilitar el apoyo aéreo de sus fuerzas en Wewak y en otras bases.

El 18 de abril de 1943, la Marina sufrió otro golpe paralizante cuando los P-38 de Guadalcanal emboscaron una escuadrilla con dos bombarderos "Betty" y seis cazas de escolta Zero sobre Bougainville (véase La aviación de los ases. Los ases del P-38 Lightning en el Pacífico y en China-Burma-India, para más detalles). En uno de los bombarderos se encontraba el Adm Yamamoto, jefe supremo de la Flota Combinada. La noticia de la muerte del Almirante fue recibida con conmoción en Japón, minando gravemente la moral de los hombres en el frente.

Aunque el 204 GA siguió enfrentándose a las incursiones aliadas hasta la cadena de las Islas Salomón, también resultó diezmado durante las misiones a larga distancia hasta Guadalcanal. Aunque intentaban defender sus bases de Buin y Kahili frente a los B-24 acechantes, los pilotos de la FAMJ fueron rápidamente atacados por un número superior de cazas de escolta P-38, P-40 y F4U. A esta difícil situación ya realmente desesperada se añadía el que muchos pilotos veteranos de los Zero estaban muy debilitados por la malaria y por otras enfermedades tropicales, lo que hacía que fueran fácilmente borrados del cielo por sus adversarios relativamente novatos.

En noviembre de 1943, los Grupos de la Marina 201 y 203 fueron retirados de Bougainville y enviados a Rabaul. Durante los últimos días de ese mes llegaron a los campos de aviación aviones de refuerzo desde Nueva Irlanda, Japón y desde los portaaviones.

El comienzo del final en Rabaul para la FAMJ comenzó el 12 de octubre cuando la Quinta Fuerza Aérea de la Aviación del Ejército de EE. UU. envió una fuerza de más de 350 aviones para bombardear la gran fortaleza hasta su sometimiento. En vuelo bajo, los B-25 y los Beaufighters atacaron los campos de aviación, los "pesados" B-24 bombardearon el tráfico

marítimo en Simpson Harbour y los P-38 patrullaban los cielos buscando cazas enemigos. Una serie de duras incursiones en octubre y noviembre redujeron aún más las reservas de la aviación japonesa en Rabaul, haciendo añicos la moral de los defensores.

El CPO Tetsuzo Iwamoto, el as con mejores resultados de Rabaul, lo comentaba así: "Antes del comienzo de 1943, todavía teníamos esperanza y combatíamos con ferocidad. Pero después, combatimos para mantener nuestro honor. No queríamos ser cobardes... Creíamos que éramos prescindibles, que todos íbamos a morir. No había esperanza de supervivencia, nadie se preocupaba ya por ello".

El duro entorno tropical agudizó el declive de la FAMJ en Rabaul, puesto que, al contrario que sus enemigos aliados, los japoneses no habían conseguido controlar el problema de los mosquitos que devastaba a unidades enteras con la malaria. Los Aliados, por otro lado, fumigaban y limpiaban sus bases frecuentemente con el insecticida DDT, que no estaba disponible para los japoneses. A éstos también les faltaba quinina (la medicina contra la malaria) y su sustituto sintético, el Atebin. Aunque hubieran dispuesto de ellos, los submarinos y la aviación redujeron en gran medida el número de buques mercantes que llevaban suministros médicos a Rabaul. Tan grave fue el problema de la malaria que muchos pilotos veteranos del Zero manifestaron que la mala salud fue la principal causa de bajas en Rabaul.

Los pilotos de los portaaviones, que no estaban expuestos a estos problemas de salud en la mar, adoptaron una actitud ligeramente más positiva que a menudo les ayudó a sobrevivir. El PO Takeo Tanimizu lo explica así: "El destino determina en el nacimiento cuándo uno va a morir. Dado que no había nada que yo pudiera hacer al respecto, no me preocupaba mucho por la muerte y me concentraba en mis obligaciones".

El as compañero de portaaviones, el CPO Sadamu Komachi, sobrevivió a sus combates contra los Grumman F6F Hellcat porque respetó sus capacidades de combate. "Eran rápidos y manejables, y sus pilotos eran buenos. Se ponían en tu cola y te llenaban de balas. ¡Era terrible!"

Los cazas aliados aniquilaron lentamente a la FAMJ en Rabaul hasta el punto en que el 204 GA sólo tuvo un Zero operativo disponible el 17 de febrero de 1944. Cuando la aviación del portaaviones de EE. UU. atacó el bastión naval japonés en Truk y destruyó en tierra a la mayoría de los cazas de la isla, se dieron órdenes de evacuar inmediatamente todos los aparatos aéreos utilizables a Truk. El 25 de febrero todo lo que quedaba en Rabaul era una docena de "destrozados" Zeros que no podían huir y unos cuantos hidroaviones. Rabaul sería rodeado por las fuerzas aliadas, dejando que cayera por sí solo.

El Ens Saburo Sakai

Como el as del caza Zero más famoso de Japón, Saburo Sakai proclama que su mayor éxito durante la guerra no fue haber conseguido más de 60 derribos sino no haber perdido nunca ninguno de sus puntos en más de 200 combates aéreos. Nacido en una familia campesina pobre en la región de Saga en 1916, este hijo de samurai entró en la Marina en mayo de 1933 para escapar de la vergüenza de suspender en el colegio.

Mientras prestó sus servicios a bordo del acorazado Kirishima como marinero, Sakai se sintió fascinado por los aviones y decidió convertirse



La primera misión a larga distancia que se realizó desde Rabaul hasta Guadalcanal, el 7 de agosto de 1942, casi le costó la vida al CPO Saburo Sakai. Dado por muerto, aparece justo unos minutos después de aterrizar, abriéndose paso hacia el CG para dar su informe. Sakai recibió heridas de metralla en la cara (las heridas en sus ojos fueron tan graves que finalmente perdió la visión en el derecho), en el pecho, en la pierna izquierda y en un codo. *(Sakai/Maru)*



El Lt(jg) Junichi Sasai llevaba este cinturón con hebilla de plata para que le diera suerte. Lo hizo su padre y se lo regaló cuando se fue a la guerra. La leyenda japonesa dice que el tigre buscará su presa durante mil millas, pero que siempre regresará a casa a salvo. Sasai se lo regaló a Saburo Sakai cuando éste resultó herido, siendo enviado a casa para su hospitalización. Unas dos semanas después, Sasai no consiguió volver de una misión en Guadalcanal. *(Sakaida)*

El pañuelo de seda y el gorro de cuero destrozados de Sakai dan prueba de su feroz enfrentamiento con los ametralladores de un SBD el 7 de agosto de 1942. Un proyectil trazador del calibre 30 pasó a pocos centímetros de su ojo derecho, dejando su marca en las gafas, aunque algunos fragmentos de la bala hicieron añicos los cristales dejándole permanentemente ciego de ese ojo. Sakai metió su pañuelo de seda por debajo del gorro de vuelo para detener la sangre. *(Sakaida)*

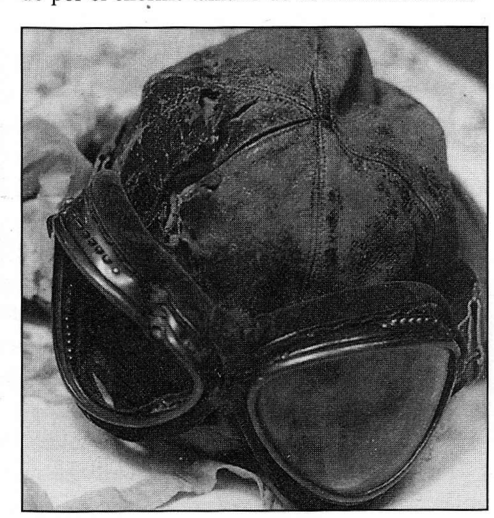
en piloto. Después de suspender por dos veces el examen de ingreso, aprobó en su tercer intento y fue aceptado para la instrucción en vuelo. En noviembre de 1937, Sakai salió como número uno de su promoción, recibiendo la condecoración del reloj de plata del Emperador.

Como miembro del 12º GA, participó en las acciones de la Guerra de China, consiguiendo su primera victoria aérea en la primera misión de combate, el 5 de octubre de 1938. Sakai pilotaba uno de los quince "Claudes" atacados por los I-16 durante una misión hacia Hankow y, en el posterior combate, rompió prácticamente todas las normas establecidas y casi resultó muerto. Finalmente, Sakai derribó un avión enemigo utilizando todas sus reservas de munición por lo que, a su regreso a la base, fue severamente castigado por su jefe, en lugar de ser felicitado, por su deficiente actuación.

El 3 de octubre de 1939 el PO2/c Sakai se había convertido ya en un piloto experimentado y, en esa fecha, lo demostró persiguiendo 12 bombarderos DB-3 que habían hostigado el campo de aviación de Hankow en un ataque sorpresa. Aunque resultó levemente herido, Sakai saltó en su "Claude" y despegó sólo en una persecución inmediata. El combate de ametralladoras se extendió durante 230 kilómetros y culminó con el derribo de uno de los bombarderos. La noticia de este valiente ataque le precedió de vuelta a Japón y Sakai llegó a casa para recibir la bienvenida a un héroe.

En junio de 1941 el PO1/c Sakai fue destinado al GA de Tainan, con el que participó en la incursión sobre Clark Field, en las Filipinas, el primer día de la Guerra del Pacífico. Destruyó dos B-17 en tierra y reclamó el derribo de un P-40, aunque este avión, pilotado por Sam Grashio, consiguió escapar con un gran impacto de cañón en su ala.

El 10 de diciembre, Sakai se enfrentó por vez primera a un B-17C del 14º BS en el aire, al cual derribó, quedando el piloto japonés impresionado por el enorme tamaño de la Fortaleza Aérea.



Con las Filipinas capturadas, el GA de Tainan comenzó las operaciones en las Antillas Holandesas, donde Sakai se enfrentó una vez más al B-17:

"No había puntos débiles en el B-17. Siempre se libraba por los pelos. Recuerdo una acción en particular que ocurrió en febrero de 1942 sobre Balikpapan, antes de que desarrollara los

métodos de ataque contra el bombardero. Había dos Zeros y siete B-17. Hice todo lo que pude para derribar uno de aquellos aviones pero no lo conseguí. ¡Nada funcionaba!"

El 28 de febrero de 1942 Sakai se encontró con un avión de transporte DC-3 durante una misión de patrulla en solitario al este de Surabaya, Java. Siguiendo al avión, avanzó y lo inspeccionó en paralelo antes de derribarlo y se dio cuenta de que una mujer rubia y su hijo pequeño le miraban desde la ventanilla; Sakai dejó el avión de transporte, permitiéndole continuar su camino.

En abril de 1942, el Grupo de Tainan fue trasladado a Rabaul; los pilotos de los Zero rotaron entre esta base y Lae durante el combate contra las unidades norteamericanas y australianas con base en Port Moresby.

Sakai también desarrolló una guerra personal contra los oficiales clasistas que consideraban prescindibles a los pilotos de tropa. Como resultado, a sus hombres se les daba de comer rutinariamente y se les prohibía el tabaco por lo que ordenó a su compañero de ala que robara comida a los oficiales y dio permiso a sus hombres para que fumaran, incumpliendo de forma directa las órdenes. Al enfrentarse a problemas de disciplina y de moral, el jefe del grupo ordenó finalmente que se aplicaran esas mejoras.

Como piloto más veterano del Sqn de Sasai, Sakai instruyó a sus compañeros (incluyendo al jefe de la unidad, el Lt(jg) Junichi Sasai) en el arte del combate aéreo. Muchos de sus alumnos llegaron a ser ases.

El 22 de julio de 1942 ocho Zeros interceptaron un solitario RAAF Hudson (A16-201 del Sqn nº 32) mientras realizaba una misión de cobertura sobre Buna. Esperando un derribo fácil, Sakai persiguió al bombardero bimotor, cuyo piloto, el Plt Off Warren F. Cowan, giró repentinamente su avión y realizó un ataque frontal contra Sakai. En inferioridad de ocho a uno, Cowan se mantuvo al ataque, dispersando los Zeros en completo desorden, antes de que Sakai lo derribara finalmente. Como único testigo vivo de esta acción, Sakai envió su testimonio al Ministro de Defensa australiano en 1997, solicitando que se reconociera la valentía de Cowan y de su tripulación. Fue rechazado.

El 7 de agosto de 1942, durante su primera misión a larga distancia a Guadalcanal, el PO1/c Sakai derribó el Wildcat del futuro as Lt J. J. Southerland del VF-5, que tuvo que saltar en paracaídas para salvarse. Mientras Sakai se reunía con su escuadrilla fue sorprendido por un solitario SBD pilotado por el Lt Dudley H. Adams del VS-71; el piloto norteamericano consiguió disparar una bala que entró en la cabina del Zero y que no impactó en la cabeza del asustado piloto por unos centímetros. Aguijoneado al combate, Sakai derribó el Dauntless, matando al ametrallador de cola Harry E. Elliot durante la acción. Sin embargo, el Lt Adams consiguió lanzarse en paracaídas para salvarse y, posteriormente, recibir la Cruz Naval.

Después de haber despachado dos aviones más en esta misión, Sakai localizó lo que él creía que eran, en la distancia, ocho Wildcats; de hecho, eran bombarderos SBD del VB-6, mandados por el Lt Carl Horenburger. Sin darse cuenta que había sido localizado, Sakai se lanzó a por la victoria encontrándose él mismo en una trampa ya que los ametralladores de cola abrieron fuego con sus cañones gemelos de 30 mm., hiriendo de gravedad al as de la FAMJ. En un épico vuelo de cuatro horas

y media, Sakai regresó a la base después de haber sido dado por muerto. Fue enviado de vuelta a Japón para su posterior hospitalización con ceguera permanente en un ojo.

Tras recuperarse, Sakai se encontró, para su frustración, en el papel de instructor enseñando un programa de instrucción cada vez más reducido a clases cada vez más numerosas de pilotos cada vez más jóvenes.

En junio de 1944 fue enviado por fin de nuevo al frente de vuelo, destinándosele a Iwo Jima para unirse al GA de Yokosuka. El 24 de junio participó en un feroz combate con los Hellcats de los VF-1, VF-2 y VF-50, reclamando tres aviones derribados. Sin embargo, su unidad perdió en contrapartida, y asombrosamente, 23 Zeros.

Sin esperanza de cambiar las cosas frente a los invasores norteamericanos, se ordenó al GA de Yokosuka que recurriera a ataques kamikazes suicidas. El 5 de julio Sakai partió como le correspondía con dos compañeros de ala en una misión de un solo trayecto, nueve Zeros escoltando a ocho bombarderos torpederos en una salida inútil. Antes de que pudieran alcanzar el blanco fueron atacados por los Hellcats y, desobedeciendo las órdenes de rehuir el combate y permanecer con los bombarderos, Sakai respondió y derribó un Hellcat. A pesar de los esfuerzos de los escoltas, todos los bombarderos torpederos fueron rápidamente derribados, dejando a Sakai y a sus dos compañeros en lucha contra la oscuridad, el mal tiempo y los bajos niveles de combustible en su intento de volver a la base.

Veinticuatro horas después, Sakai y el resto de los pilotos de los Zeros despegaron hacia Japón, donde el as volvió a la instrucción debido a la falta de un destino para el combate. Trasladado al 343 GA en diciembre de 1944, Sakai instruyó a los pilotos asignados al nuevo Shiden-Kai "George".

El último combate de este gran as se produjo el 17 de agosto de 1945 cuando (dos días después del anuncio de rendición) despegó con otros pilotos del GA de Yokosuka contra un B-32 Dominator enviado para reconocer fotográficamente Tokio. De acuerdo con sus cálculos, él derribó o dañó más de 60 aviones durante su carrera.

En 1982, Saburo Sakai estrechó la mano de Harold L. Jones, uno de los ametralladores del SBD que le hirió. Residente en Tokio, ocasionalmente imparte emotivas conferencias y sigue escribiendo libros. Aunque ciego en su ojo derecho, Sakai ha conseguido tres "hoyos en uno" jugando al golf.

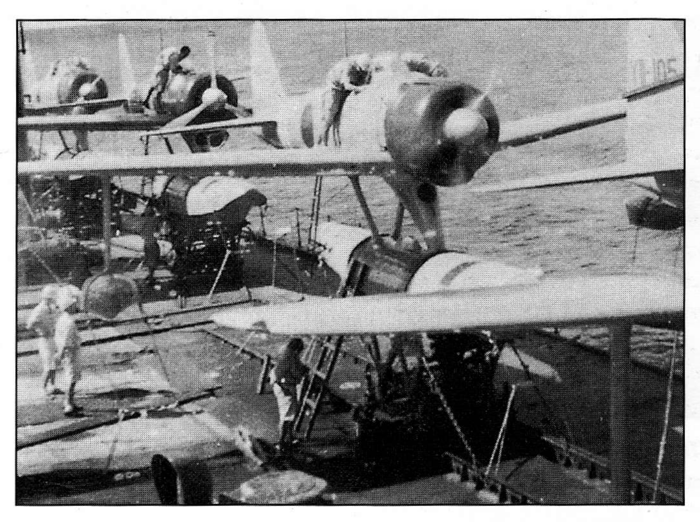
El Chief PO Sadao Uehara

Sadao Uehara fue uno de los compañeros de ala iniciales de Saburo Sakai desde los primeros días de la guerra. Comenzó la instrucción en vuelo en junio de 1938 y finalizó en octubre de 1941, siendo inmediatamente destinado al GA de Tainan.

En el día inicial de la Guerra del Pacífico, Uehara voló contra los blancos de los campos de aviación de Luzon, en las Filipinas, y el 19 de febrero de 1942 este joven novato reclamó su primera victoria cuando derribó un P-40 del 17º PS.



Los pilotos del GA de Tainan posan para los periódicos, de vuelta a casa, el 9 de junio de 1942. En la fila delantera, de izquierda a derecha, se encuentran el PO3/c Sadao Uehara, uno sin identificar, el marinero de primera clase Kenichiro Yamamoto y el PO3/c Keisaku Yoshimura. De pie, de izquierda a derecha, se encuentran el PO1/c Saburo Sakai, el PO3/c Seiji Ishikawa, el corresponsal de guerra Hajime Yoshida y otro sin identificar. Segundos después de que fuera tomada esta fotografía se oyó una alarma de incursión aérea y los pilotos salieron corriendo para entrar en acción. *(Maru)*



Se pueden ver los cazas hidroaviones A6M2-N durante una revisión de los mecánicos a bordo del buque nodriza de hidroaviones *Kamikawa Maru* en agosto de 1942; este buque se encontraba en ruta desde Yokosuka hasta las Islas Shortland, en las Islas Salomón. El 13 de septiembre, el WO Kawamura se convirtió en el primer piloto dentro de esta unidad en conseguir una victoria cuando se enfrentó a un bombardero SBD que se preparaba para aterrizar en Henderson Field, en Guadalcanal. Los "Rufes" también se enfrentaron con frecuencia con los B-17 en las Islas Salomón. *(Maru)*

Uehara fue uno de los pocos pilotos originales del GA de Tainan que sobrevivió hasta noviembre de 1942 cuando se reorganizó la unidad. En el momento en el que volvió a Japón, en su diario estaban registradas las siguientes victorias: tres P-40, cuatro F4F y un P-39, un TBF y un B-25 (sin confirmar); también compartió el derribo de dos B-17, un PBY, un C-47 y un Spitfire. Después del desastre de Midway, muchos pilotos veteranos fueron retirados de la acción en el frente para convertirse en instructores, entre ellos Uehara y, como la mayoría de los afectados por esta decisión, odió su nuevo destino.

En septiembre de 1944, en previsión de la invasión norteamericana de las Filipinas, se activó el recién formado 201 GA (II) en Davao. En esta fase de la guerra, la necesidad de pilotos veteranos había alcanzado un nivel tan acuciante que incluso los instructores fueron devueltos al servicio en combate activo. Sadao Uehara fue consiguientemente trasladado al 306 Sqn del 201 GA. Reclamó su última victoria (un F6F Hellcat) a los pocos días de unirse a esta unidad, pero pronto cayó gravemente enfermo en el entorno tropical y fue enviado de vuelta a Japón en diciembre. Este CPO Uehara finalizó la guerra como instructor.

De acuerdo con sus propios cálculos, derribó más de 13 aviones durante la guerra. Unos tres años después del día VJ le dijo a su antiguo jefe de escuadrilla, Saburo Sakai: "Te odié por ser tan estricto conmigo en los primeros días. Pero gracias a ti sobreviví a la guerra". Uehara se convirtió en un consumado piloto de helicópteros después de la guerra. Murió en un accidente de helicóptero el 27 de agosto de 1988.

EL WO SADAMU KOMACHI

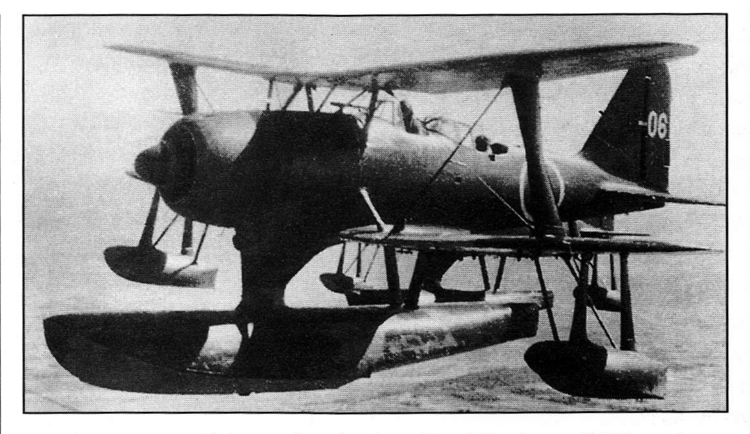
Con una altura de 1´85, Sadamu Komachi fue uno de los pilotos más altos de los Zero en la FAMJ; sus temerarias acciones y sus hazañas fueron relatadas con frecuencia en los periódicos de su región, lo que le hizo famoso.

Nació en la región de Ishikawa en abril de 1920 y entró en la Marina después de cumplir los 18 años. Komachi comenzó su carrera como piloto de caza después de finalizar la academia de vuelo en 1940, siendo su primer servicio a bordo del portaaviones Shokaku. El día inicial de la Guerra del Pacífico voló como cobertura de protección con la flota de ataque de Pearl Harbor.

Durante la Batalla del Mar del Coral, en mayo de 1942, Komachi registró sus primeras victorias cuando reclamó dos F4F Wild-

Se puede ver a los hidroaviones de observación F1M "Pete" de Mitsubishi amarrados en su base costera de las Islas Shortland. El F1W era extremadamente manejable y disponía de dos ametralladoras delanteras de 7,7 mm., además de un arma móvil del mismo calibre para el observador. Los "Pete" también podían ir armados con dos bombas de 60 kg. bajo las alas. *(Maru)*





Una pareja de F1M realiza una patrulla por la costa. El tremendo desgaste del flotador central del avión indica cuánto se había utilizado este "Pete". *(vía Phil Jarrett)*

cats (uno compartido) y un bombardero. También fue un Wildcat el que casi le mata el 24 de agosto, cuando combatía contra los F4F del VF-6 sobre Guadalcanal durante la Batalla de las Islas Salomón Orientales. Tras localizar su presa por debajo de él se lanzó en picado para conseguir su derribo. Sin embargo, otro Wildcat, pilotado por el Lt Albert Vorse se pegó a su cola y abrió fuego. Cogido por sorpresa, el piloto de la FAMJ se fingió muerto al colocar su Zero en una barrena totalmente incontrolable de 1.800 metros. Vorse quedó tan convencido por esta maniobra desesperada que reclamó una victoria (su quinta en un recuento final de 11,5) y Komachi consiguió engañar a la muerte.

Durante este combate había consumido gran parte del preciado combustible y, en el camino de vuelta a la base, los depósitos de Komachi se secaron y tuvo que abandonar el avión. Se resignó a la muerte mientras se agarraba a una garrafa suelta flotante pero un destructor le sacó del agua por la noche utilizando los reflectores.

Rabaul, conocido como la tumba de los pilotos de caza, fue el siguiente destino de combate de Komachi, donde voló por un breve espacio de tiempo con el 204 GA antes de ser trasladado al 253 Grupo en el campo de aviación de Tobera. Mientras estuvo allí se convirtió en un especialista en la utilización de las bombas de explosión en el aire (Ta-Dan) contra las formaciones de B-24.

En la noche del 18 al 19 de febrero de 1944, Rabaul y las zonas próximas fueron atacadas por cinco destructores norteamericanos (Farenholt, Buchanan, Lansdowne, Lardner y Woodworth) de la 12ª Escuadra de Destructores. En formación de columna dispararon sus cañones contra varios blancos y lanzaron 15 torpedos contra los buques amarrados en la Bahía de Keravia. Los cañones de costa de Rabaul, diseñados para disparar a distancias cortas en previsión de los intentos de desembarco del enemigo, se mantuvieron en silencio, de forma que el PO1/c Komachi, furioso de ira por su incapacidad para responder, se ofreció voluntario para atacar al enemigo.

Un único Zero, armado con 60 kg. de bombas, despegó en la noche. Los destellos púrpuras desde el mar señalaron el convoy de destructores norteamericanos al tiempo que el fuego que había comenzado en los buques se podía ver en la costa. Despegando de Kokopo, el audaz piloto del Zero comenzó sus ataques de castigo que no recibieron respuesta de los buques. Sólo cuando Komachi lanzó sus bombas (que fallaron) los destructores y las baterías antiaéreas respondieron con contundencia. Komachi realizó

El PO3/c Sadamu Komachi posa a bordo del portaaviones *Shokaku* a comienzos de 1942. Sus hazañas fueron ampliamente divulgadas en los periódicos de su región natal, lo que le valió una reputación de piloto osado. *(K Osuo)*



numerosos ataques de castigo y luego regresó a la base después de haber agotado sus reservas de munición. Elaboró el siguiente informe: "Ataqué los destructores y provoqué fuegos pequeños o medianos en tres de ellos y los eché de la bahía". En realidad, los buques sufrieron pocos daños ya que el fuego que él vio sobre los destructores provenía realmente de las cubiertas de lona de los cañones que ardían; en su prisa por disparar, los artilleros de los buques simplemente habían disparado a través de las lonas.

Cuando el núcleo principal del 253 GA fue retirado al norte, a Truk, el 19 de febrero de 1944, Komachi se fue con él y continuó su lucha contra los B-24 utilizando las bombas de explosión en el aire desde la base de la isla. En ese momento, recibió el poco frecuente honor de una condecoración de sus superiores por sus destrezas técnicas.

El 19 de junio de 1944, 15 Zeros bajo el mando del Lt Cdr Harutoshi Okamoto salieron de Truk hacia Guam, en las Marianas. Los pilotos de los Zeros, que se estaban quedando sin combustible, no sabían que el campo de aviación de Orote acababa de ser atacado por los aviones de los portaaviones de EE. UU. Los F6F que se marchaban vieron aproximarse a la escuadrilla de Zeros que llegaba, de forma que, rápidamente, viraron y atacaron a baja altura. En un encuentro frontal con el Ens Wendell Twelves del VF-15 a menos de sesenta metros, Komachi fue cogido con la guardia baja y su Zero recibió varios impactos en el motor. Amerizando hábilmente su avión en llamas, sufrió graves quemaduras en la cara y en el cuerpo pero consiguió nadar hasta la orilla y, finalmente, regresar a Japón en submarino; el Zero de Komachi fue uno de los dos derribos de Ens Twelves, siendo éstas sus primeras victorias. El piloto del Hellcat lograría 11 victorias más.

De vuelta en Japón, Komachi prestó sus servicios en el GA de Yokosuka hasta el final de la guerra... y unos pocos días más. El 18 de agosto de 1945 participó en la segunda interceptación de los B-32 Dominators del 386 BS sobre Tokio, dañando el avión pilotado por el Lt John R. Anderson. Aunque el ataque contra los B-32 era legal según el derecho internacional (Japón todavía estaba técnicamente en guerra hasta que se firmaron los documentos de la rendición oficial el 2 de septiembre de 1945), Komachi temió las represalias aliadas y se mantuvo en la clandestinidad hasta que las Fuerzas de Ocupación de EE. UU. abandonaron su país.

El WO Sadamu Komachi voló alrededor de unas 2.500 horas durante la II Guerra Mundial, tiempo durante el cual participó en 180 combates aéreos, realizó dos aterrizajes forzosos y fue derribado en una ocasión. Sus compañeros le atribuyeron más de 40 derribos y Komachi calcula que quizá logró la mitad de ellos.

El PO de tercera clase Toshiaki Honda

El fiel compañero de ala de Saburo Sakai, Toshiaki Honda, fue también un personaje dentro del GA de Tainan cuando se encontraba fuera de la cabina, ya que sus bromas proporcionaban un divertido descanso a sus compañeros en el desagradable entorno del trópico. Nació en la región de Fukuoka en 1919 y, antes de alistarse en la Marina, trabajó como revisor en un tranvía de la ciudad.

Honda fue aceptado para la instrucción en vuelo, y la finalizó en junio de 1940. Se convirtió en miembro del GA de Tainan y realizó su primera

El PO3/c Toshiaki Honda fue el mejor compañero que jamás tuvo Saburo Sakai y también el más pícaro; Sakai comenzó a sospechar del interminable suministro de ropa interior limpia de su compañero hasta que descubrió que Honda le robaba la suya. Cuando Sakai se lo planteó, Honda admitió su ruin acción. Más tarde, Sakai le ordenó robar la comida del rancho de los oficiales. *(Maru)*



misión de combate durante el ataque contra Clark Field, el 8 de diciembre de 1941, como el tercer hombre de la escuadrilla de Saburo Sakai e Ichio Yokogawa. Honda se enfrentó a los P-40 del 21 PS sobre el campo de aviación pero no consiguió ninguna victoria.

Después del asalto a las Filipinas, el GA de Tainan se dirigió hacia las Antillas Holandesas y luego prosiguió hasta la base avanzada de Rabaul. Una vez allí, el Grupo se alternó entre Rabaul y Lae. En este último campo de aviación, la moral de los pilotos bajó enormemente debido tanto a la deficiente calidad de la comida como a las desigualdades entre los oficiales y los pilotos de tropa. Honda, que tenía reputación de gorrón, recibió la orden de Sakai de asaltar la cocina de los oficiales para llevar comida a sus compañeros de Sqn. El éxito de esta misión pronto provocó su descuido ya que Honda fue capturado y golpeado por un furioso oficial que sólo paró cuando Sakai disparó su pistola contra él, un delito de consejo de guerra. Convocado ante el Cdr Yasuna Kozono, Sakai explicó sus acciones y las quejas de sus hombres y, sorprendentemente, el incidente fue olvidado y la comida drásticamente mejorada.

Aunque Honda no fue un piloto hábil sí era bastante agresivo y el 17 de abril de 1942 reclamó tres P-40, derribados sobre Port Moresby. Siempre le decía a los demás: "¡Mientras vuele con Sakai nunca me derribarán!"

El 13 de mayo, el recién llegado a la unidad WO Watari Handa (de la Guerra de China) solicitó a Sakai que le dejase a Honda para una incursión sobre el campo de aviación de Port Moresby. A pesar de las protestas de Honda, Sakai ordenó a su compañero de ala que fuera; posteriormente, la escuadrilla de Zeros fue atacada por siete P-39 del 36 Sqn de Caza sobre el objetivo. El Capt Paul G. Brown y el 1 Lt Elmer F. Ghram cogieron a Honda entre dos fuegos y el Zero explotó, matando al piloto.

Gracias a su espíritu combativo, Toshiaki Honda recibió un poco frecuente ascenso póstumo doble hasta PO de primera clase, señalando su registro que voló en 47 misiones, consiguió cinco derribos personales y 18 ayudas.

EL PO DE PRIMERA CLASE MASUAKI ENDO

Para los pilotos de los Zero que combatieron en las difíciles acciones de Nueva Guinea y Guadalcanal en 1942, la valiosa experiencia que obtuvieron en combate sólo les valió para convertirse en mejores pilotos. Masuaki Endo fue uno de los pocos veteranos del GA de Tainan que sobrevivió a esas épicas batallas.

Nacido en la región de Fukushima, en diciembre de 1920, Endo se alistó en la Marina y finalizó su instrucción en vuelo en octubre de 1941. En febrero del año siguiente fue destinado al GA de Tainan, marchando con él a Rabaul y a Lae. Con constantes victorias a lo largo de los primeros meses de la guerra, parecía que Endo llevaba una vida afortunada mientras sus compañeros caían uno tras otro.

El 7 de agosto de 1942 el grupo realizó la primera misión a larga distancia hasta Guadalcanal desde su base en Rabaul, una distancia de ida de más de 560 millas. Diecisiete Zeros escoltaron a veintisiete bombarderos "Betty" para contraatacar ante los aterrizajes norteamericanos en Guadalcanal; el PO2/c Endo volaba como segundo compañero de ala del Lt(jg) Junichi Sasai. En su primer combate contra los cazas de los portaaviones, este as de veintiún años reclamó un F4F y una pareja de SBD.

El PO3/c Masuaki Endo el 4 de agosto de 1942 en Rabaul. Fue uno de los pocos pilotos del GA de Tainan que sobrevivió a su primer periodo de combates, que finalizó en noviembre de 1942. Volvió de Japón a las Islas Salomón en mayo de 1943 pero apenas duró un mes escaso antes de morir. *(Y Izawa)*



Las posteriores misiones en Guadalcanal costaron un gran número de pilotos veteranos pero Endo todavía engañaba a la muerte con una combinación de destreza de vuelo y suerte. En noviembre de 1942 se ordenó a los pocos pilotos supervivientes que regresaran a Japón mientras se reorganizaba la unidad como el 251 GA.

En mayo de 1943, Endo volvió a Rabaul como miembro del 251 pero no consiguió sobrevivir a su primer mes de vuelta a la acción. El 7 de junio, los japoneses salieron con 81 Zeros pero se encontraron con 100 cazas norteamericanos y neozelandeses sobre las Islas Russell. Según se informó, el PO2/c Endo derribó un P-38 (no se perdió ninguno) antes de que su avión ardiera en llamas después del ataque frontal de un P-40 pilotado por el Lt Henry E. Matson del 44º Sqn de Caza. Decidido a llevarse a su enemigo consigo, Endo embistió con su Zero en llamas contra el Warhawk. Matson se lanzó en paracaídas a 5.400 metros con quemaduras en el rostro, cuello y manos y con una bocanada de Plexiglas en polvo. Endo murió. A Matson, que fue posteriormente rescatado, se le reconocieron dos A6M derribados.

Masuaki Endo recibió el reconocimiento oficial de 14 victorias.

El Lt (jg) Junichi Sasai

Junichi Sasai se ganó el título del Richthofen de Rabaul y, a pesar de participar en combate durante un breve periodo de tiempo, su legado como gran jefe de cazas todavía pervive hasta nuestros días.

Nacido el 13 de febrero de 1918 en Tokio, hijo de un capitán de la Marina, el joven Junichi siempre estuvo destinado a ingresar en las Fuerzas Armadas como oficial cuando cumpliera la edad reglamentaria. Su primera infancia estuvo marcada por una mala salud que provocó que a menudo faltara al colegio, recibiendo las burlas de sus compañeros de promoción. Sin embargo, un exigente régimen de ejercicio físico y dieta mejoraron la salud del joven de forma que cuando entró en el instituto de enseñanza media, Junichi se encontraba preparado físicamente para conseguir su cinturón negro de judo; sus importantes logros en el instituto le facilitaron el ingreso en la Etajima (Academia de la Marina).

Sasai salió de la academia en 1939 y fue nombrado alférez de fragata. Entró en la instrucción en vuelo, terminando el curso en noviembre de 1941; su espíritu tenaz le granjeó el apodo de "Gallo de Pelea". Cuando Japón entró en la Guerra del Pacífico al mes siguiente, Sasai ya se había unido al GA de Tainan. Voló con este grupo en una incursión hasta Luzon (en las Filipinas) el 10 de diciembre pero sufrió problemas en el motor y tuvo que abandonar.



Apodado como el Richthofen de Rabaul, el Lt(jg) Junichi Sasai fue un oficial comprensivo que trató a sus pilotos de tropa con respeto, al contrario que la mayoría de los pilotos oficiales de Rabaul. *(S Sakai)*

Tras la victoria de las Filipinas, el GA de Tainan tuvo una actividad considerable en las Antillas Holandesas, donde proporcionó el apoyo aéreo para las tropas terrestres. La primera victoria de Sasai se registró el 2 de febrero de 1942 sobre Maospari, Java, cuando derribó un Buffalo holandés. Dieciséis días después reclamó un P-40E del 17 PS con sólo 280 proyectiles de fuego de ametralladora.

El GA de Tainan avanzó hasta Rabaul en abril de 1942, reorganizándose con nuevos oficiales, equipos y pilotos poco después de su llegada. El Lt(jg) Sasai recibió entonces el mando del 2º Sqn y sus pilotos se alternaron entre Rabaul y su base avanzada de Lae.

Dentro de las filas del 2º Sqn había muchos pilotos de tropa con experiencia, incluyendo al PO1/c Saburo Sakai. Este último quedó muy impresionado por su nuevo jefe ya que mostraba una compasión sincera hacia sus hombres al contrario que otros oficiales. Para asegurar su supervivencia, Sakai instruyó personalmente al joven teniente en el arte del combate aéreo y, una vez que Sasai afinó su puntería se convirtió en un piloto de primera clase.

El 4 de mayo de 1942 demostró su excelente puntería cuando atacó una escuadrilla de tres P-39, derribándolos a todos en menos de 20 segundos. Sasai siguió registrando múltiples victorias, logrando su mejor resultado personal con cinco en un día, el 7 de agosto de 1942, sobre Guadalcanal. Esta proeza quedó atemperada por las graves heridas de su mentor Saburo Sakai durante la misma misión y, antes de que éste último fuese repatriado a Japón, Sasai le regaló un recuerdo personal, su especial hebilla de cinturón con un tigre, que él aseguraba que le protegería de cualquier otro daño.

El 26 de agosto, Sasai mandaba una formación de nueve aviones con la misión de proteger a los bombarderos "Betty", enviados para atacar el campo de aviación de Henderson, en Guadalcanal. Fueron atacados sobre el blanco por 12 Wildcats del VMF-223, al mando del Maj John L. Smith y del Maj Rivers J. Morrell. Sasai no pudo volver de aquella misión.

En una carta a su familia antes de su muerte, Sasai reconocía 54 victorias, señalando que tenía la esperanza de batir el récord del as alemán de la I Guerra Mundial, el barón Manfred von Richthofen (que consiguió 80 derribos). Según la Publicación nº 36 sobre todas las unidades navales, Sasai voló en 76 misiones con el GA de Tainan y consiguió 27 victorias reconocidas. Fue ascendido dos empleos hasta Lt Cdr por sus servicios distinguidos.

EL PO DE PRIMERA CLASE TOSHIO OTA

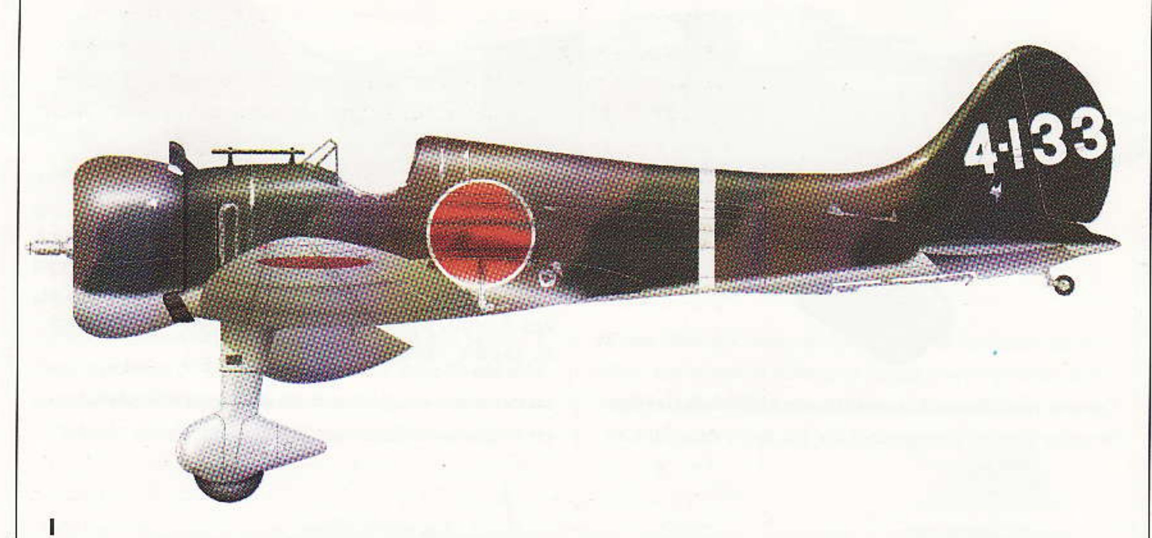
Toshio Ota perteneció al Trío de eliminación del GA de Tainan, que fue la primera unidad de la FAMJ que actuó contra los Aliados en Nueva Guinea. Los otros miembros de este trío eran Saburo Sakai y Hiroyoshi Nishizawa, que eran dos de los mejores ases del GA en aquella época.

Ota nació en marzo de 1919 en el seno de una familia de campesinos de la región de Nagasaki y, siendo joven, se sintió entusiasmado por la aviación, por lo que ingresó en la Marina en Sasebo en 1936. Fue admitido para la instrucción en vuelo en enero de 1939 y finalizó en septiembre. La Guerra de China estaba entonces en su segundo año y las hazañas de los pilotos de la FAMJ habían recibido una considerable cobertura periodística en el país. Deseoso de acción, Ota pasó por el GA de Omura y por el 12º GA antes de dirigirse a China en junio de 1941. Sin embargo, en el momento en el que llegó al teatro de operaciones, la actividad aérea había disminuido considerablemente y no entró en combate.

Con el estallido de la Guerra del Pacífico, Ota voló como miembro del 3º Sqn del GA de Tainan en el ataque aéreo de Clark Field el 8 de diciembre de 1941, reclamando el derribo de un avión. Después de esta acción, partió hacia las Antillas Holandesas, donde resultó herido en Balikpapan, Borneo, en un combate de ametralladoras con un B-17; consiguientemente, Ota tuvo que permanecer en tierra durante varios meses debido a sus heridas.

El PO1/c Toshio Ota fue el primero en la lista de victorias dentro del GA de Tainan en 1942. Popular dentro de su Sqn debido a su agradable carácter, sin embargo Ota mostraba un tremendo espíritu de combate una vez en el aire. *(Sakaida)*

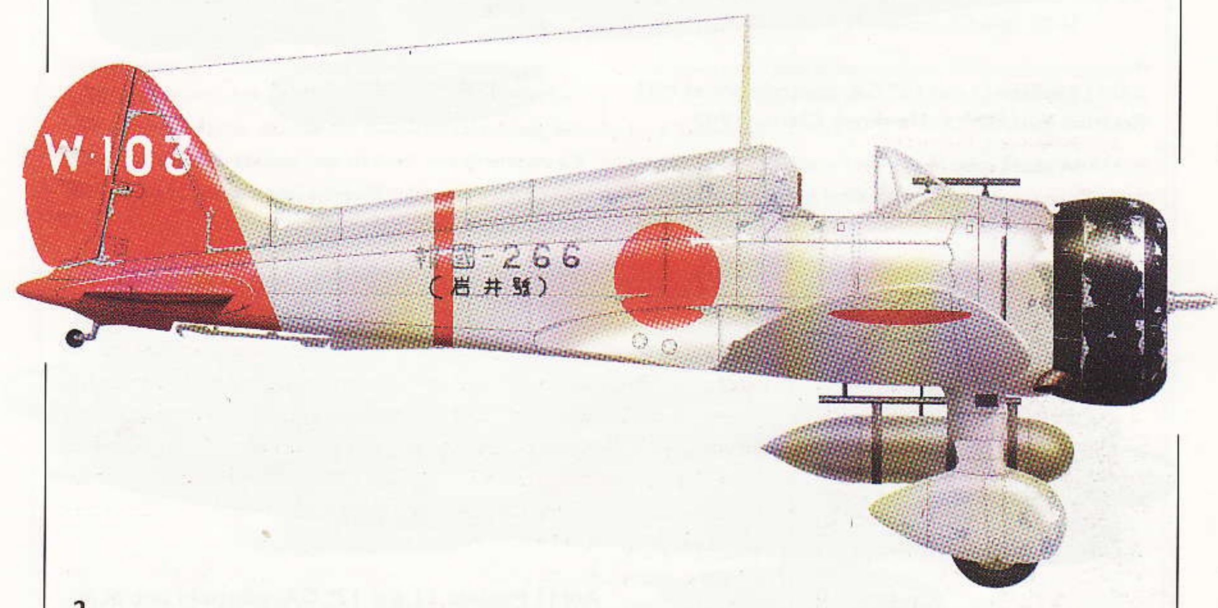




1

A5M2a Tipo 96 Modelo 2-1 del 13° GA, pilotado por el PO1/c Tetsuzo Iwamoto, Nanjing, China, febrero de 1938

El distintivo blanco 4 de la unidad se utilizó en el 13° GA entre octubre de 1937 y noviembre de 1940. Iwamoto señaló en su diario que el 4-133 era un avión excepcional que él había pilotado desde los primeros días de la Guerra de China y en todos los combates importantes en los que él había participado. También anotó que era el que tenía el mayor número de victorias en la unidad. Este Tipo 96 fue utilizado por muchos pilotos.



2

A5M4 Tipo 96 Modelo 4 del Sqn de Caza del Soryu, pilotado por el PO2/c Hideo Oishi, Mar de China Oriental, noviembre de 1938

La identificación W para esta unidad se utilizó desde el final de 1937 hasta finales de 1940. La inscripción en el fuselaje indica que este caza era el avión de donación nº 266, adquirido por el señor Iwai y entregado a la Marina; una práctica común durante la Guerra de China y los primeros meses de la Guerra del Pacífico.



3

A5M4 tipo 96 modelo 4 del Escuadrón de Cazas Soryu, pilotado por el PO1/c Matsuo Hagiri, Japón, verano 1939.

Con una velocidad máxima de 415 kph a 3.000 metros, el Tipo 96 podía volar en círculos alrededor del nuevo caza Zero, en combates aéreos de prueba; el '96 siempre ganaba. Matsuo Hagiri realizó una brillante carrera durante la II Guerra Mundial.

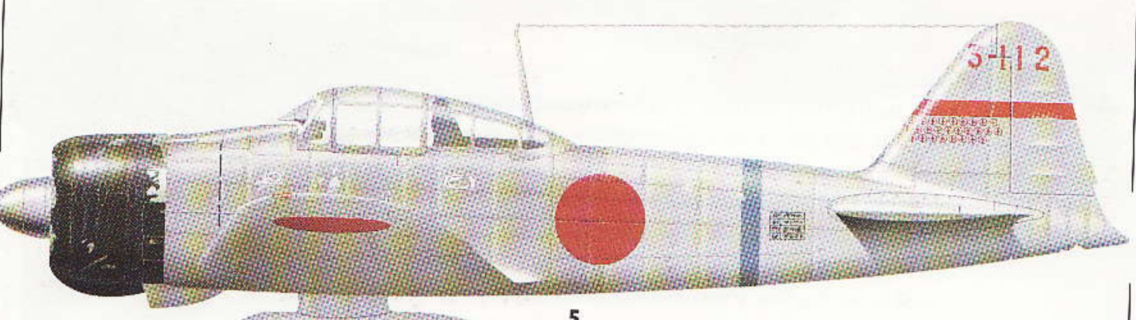


4

A6M2 Modelo 11 del 12° GA, pilotado por el WO Koshiro Yamashita, Hankow, China, 1940

El 12° GA utilizó entre 1940 y 1941 el número 3 como identificación de la unidad, seguido por el número individual de cada avión.

En muchos de sus Zeros de este periodo se podía encontrar una característica golondrina roja dentro del distintivo circular de las victorias.



5

A6M2 Modelo 11 del 12° GA, pilotado por el jefe de Sqn Lt Minoru Suzuki, Hankow, China, 1940

Este caza fue utilizado por muchos pilotos, incluyendo el Lt Suzuki, la mayoría de los cuales contribuyeron a las 28 victorias pintadas en su cola. Este Zero con tan buenos resultados volvió a Japón y fue expuesto en la Academia Naval después de la finalización de la campaña de China, a finales de 1940. El Lt Cdr Suzuki finalizó la guerra como jefe de Sqn en el 205 GA en Formosa después de haber conseguido ocho derribos.



6

A6M2 Modelo 11 del 12° GA, pilotado por el PO2/c Tsutomu Iwai, Hankow, China, 13 de septiembre de 1940

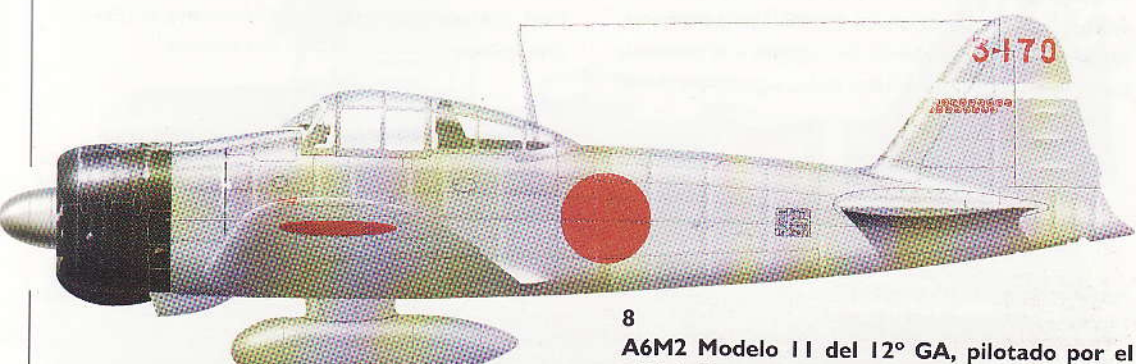
Durante el famoso combate sobre Hankow de esta fecha, 13 Zeros derribaron 27 aviones enemigos sin sufrir ni una sola baja; Iwai derribó dos. Posteriormente, prestaría sus servicios en casi todos los teatros de operaciones de la Guerra del Pacífico, incluyendo la defensa de su país y vivió para ver el final del conflicto habiendo conseguido 11+ victorias.



7

A6M2 Modelo 11 del 12° GA, pilotado por el PO2/c Hideo Oishi, Hankow, China, 1941

Aunque el equipo de radio de este Zero quedó prácticamente inutilizado desde el primer momento debido a la electricidad estática, los pilotos no necesitaban que se retirara (como en años posteriores) para reducir el peso. Oishi reclamó seis victorias antes de morir en combate aéreo sobre las Filipinas el 12 de septiembre de 1944.



8

A6M2 Modelo 11 del 12° GA, pilotado por el PO1/c Masayuki Nakase, Hankow, China, 14 de marzo de 1941

En esa fecha, el joven novato Nakase derribó seis cazas soviéticos I-152 en su primera acción, convirtiéndose en uno de los primeros pilotos de la FAMJ en llegar a ser as en un día. Su gasto total de munición llegó sólo a 110 proyectiles de los cañones de 20 mm. y a 575 balas de las ametralladoras de 7,7 mm.; Nakase obtendría posteriormente otras tres victorias en China. El 9 de febrero de 1942 se convirtió en uno de los primeros ases de la FAMJ muerto durante la II Guerra Mundial cuando su avión fue derribado por el fuego terrestre durante un ataque de castigo contra vehículos blindados en las Islas Célebes. Este as con 18 victorias recibió un doble ascenso póstumo hasta alférez.



9

A6M2 Modelo 21 del GA de Tainan, pilotado por el aviador de primera clase Masaaki Shimakawa, Formosa, octubre de 1941

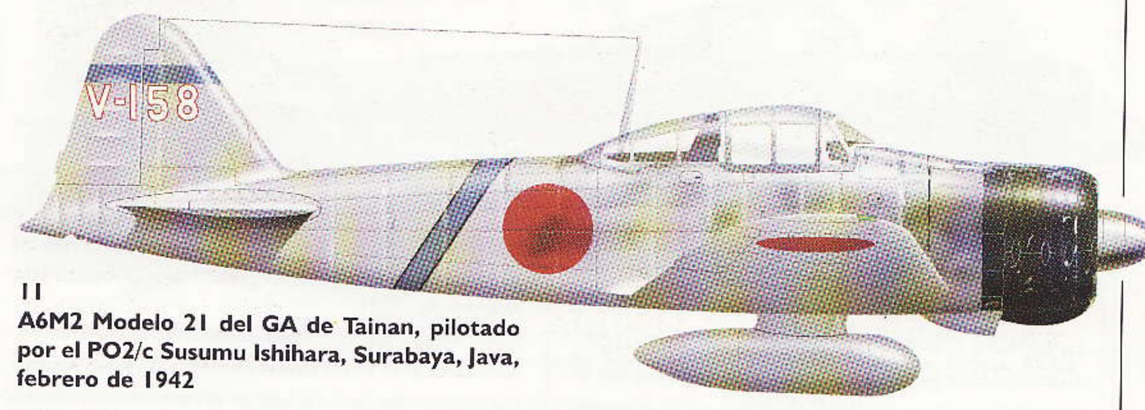
El Grupo de Tainan utilizó tanto la identificación V para la unidad (desde octubre de 1941 hasta octubre de 1942) como una franja diagonal en el fuselaje para distinguir sus Zeros. Este avión se personalizó aún más al añadir el carácter kanji Shima dentro del emblema del sol rojo en el fuselaje; se trataba de un distintivo provisional realizado con tiza aplastada y agua y servía como ayuda para identificar al piloto durante los aterrizajes (de instrucción) en los portaaviones y durante los vuelos de larga distancia. Cada piloto del Sqn pintaba la primera letra de su apellido en el avión.



10

A6M2 Modelo 21 del 3° GA, pilotado por el PO2/c Yoshiro Hashiguchi, Antillas Holandesas, febrero de 1942

La identificación X para la unidad fue utilizada por el 3° GA desde abril de 1941 hasta octubre de 1942. Varios pilotos utilizaron el "X-183", añadiendo sus victorias a su marcador, aunque la mayoría de los derribos fueron logrados por Hashiguchi. Más tarde combatió en las Islas Salomón y en las Filipinas, donde encontró la muerte el 25 de octubre de 1944 después de haber conseguido más de diez victorias.



11

A6M2 Modelo 21 del GA de Tainan, pilotado por el PO2/c Susumu Ishihara, Surabaya, Java, febrero de 1942

Ishihara pilotó este avión durante la campaña de las Antillas Holandesas, realizando sobre todo ataques terrestres y misiones de patrulla. Más tarde participó en muchas acciones en los combates de las Islas Salomón y finalizó la guerra con más de 30 victorias.



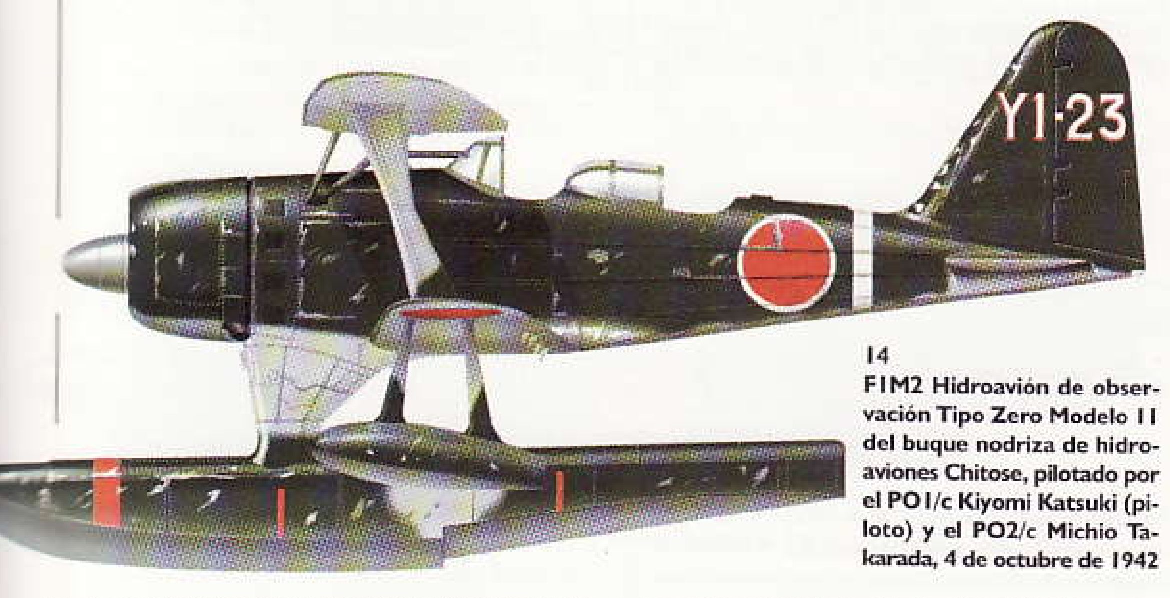
12
A6M2 Modelo 21 del GA de Tainan, pilotado por el PO2/c Yoshisuke Arita, Bali, febrero de 1942

Este avión, procedente de una donación, fue pilotado por Arita antes de su muerte en combate aéreo en Port Moresby, el 1 de mayo de 1942.



13
A6M2 Modelo 21 del GA de Tainan, pilotado por el PO1/c Saburo Sakai, Rabaul, 7 de agosto de 1942

Mostrando la franja blanca de jefe de escuadrilla en la cola, el "V-128" fue el aparato personal del CPO Sakai durante su memorable misión de larga distancia a Guadalcanal el 7 de agosto. Reclamó tres derribos durante aquella salida pero también resultó gravemente herido por los ametralladores de un SBD del VB-6. Dado por muerto, Sakai voló durante casi cinco horas antes de llegar planeando con su Zero sin combustible al campo de aviación de Lakunai en Rabaul.



14
F1M2 Hidroavión de observación Tipo Zero Modelo 11 del buque nodriza de hidroaviones Chitose, pilotado por el PO1/c Kiyomi Katsuki (piloto) y el PO2/c Michio Takarada, 4 de octubre de 1942

Aunque la era de los cazas biplanos finalizó con la introducción del Tipo 96, sin embargo, el F1M2 (apodado "Pete") se fabricó abundantemente durante la II Guerra Mundial. El equipo de Katsuki y Takarada pilotaba el "Y1-23" el 4 de octubre de 1942 cuando se encontraron y derribaron un B-17 que estaba a punto de atacar el portahidroaviones Nisshin.



15

A6M2 Modelo 21 del Sqn de caza del Shokaku, pilotado por el jefe de Sqn Lt Hideki Shingo durante la Batalla de Santa Cruz, 26 de octubre de 1942

El Lt Shingo mandó sus Zeros en la segunda oleada de ataque contra la AT de EE. UU., durante la cual reclamaron cinco aviones derribados. El código en la cola EI se utilizó desde septiembre de 1941 hasta octubre de 1942. Shingo sobrevivió a la guerra y, posteriormente, se convirtió en piloto de cazas a reacción en la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón.



16

A6M2 Modelo 21 del GA de Oppama, pilotado por el CPO Tetsuzo Iwamoto, Región de Kanagawa, Japón, 1/43

Después de la pérdida de muchos pilotos veteranos en Midway, Iwamoto fue retirado del combate en agosto de 1942, y enviado a casa para convertirse en instructor. En noviembre de ese mismo año una directiva de la FAMJ redesignaba todas las unidades con base en tierra que partían a ultramar, cambiando sus nombres por números. La identificación de la unidad en este avión (escrita en caracteres fonéticos japoneses y delante de su número 101) se lee O-Hee (Aviación de Oppama).



17

A6M2 Modelo 21 del Sqn de caza del Zuikaku, pilotado por el CPO Saburo Saito, Rabaul, enero de 1943

El Sqn de caza del Zuikaku se reorganizó tras el regreso del portaaviones a Japón después de la Batalla de Santa Cruz (octubre de 1942). La identificación de esta unidad A1-1 sustituyó a la E11, siendo utilizada hasta noviembre de 1943. Este Sqn colaboró en la evacuación de Guadalcanal, antes de estacionarse provisionalmente en tierra en Rabaul y Buin. Saito consiguió su primera victoria el 1 de febrero de 1943 cuando derribó conjuntamente un Wildcat del VMF-112 cerca de la Isla de Savo. Resultó herido el 24 de octubre de 1944 cerca de Luzon y nunca volvió a volar después de haber logrado 18 victorias y haber realizado 2.118 horas de vuelo.



18

A6M3 Modelo 22 del 204 GA, pilotado por el WO Matsuo Hagiri, Buin, verano de 1943

Hagiri había derribado seis aviones enemigos durante su periodo de dos meses con esta unidad, antes de resultar herido en un combate aéreo con los F4U Corsairs y con los P-40 de la Fuerza Aérea de Nueva Zelanda, el 23 de septiembre de 1943 en Kahili. Antes de ser alcanzado, reclamó dos victorias. Hagiri volvió posteriormente a Japón para su hospitalización.



19

A6M3 Modelo 22 del 251 GA, pilotado por el CPO Hiroyoshi Nishizawa, Región de Aichi, Japón, primavera de 1943

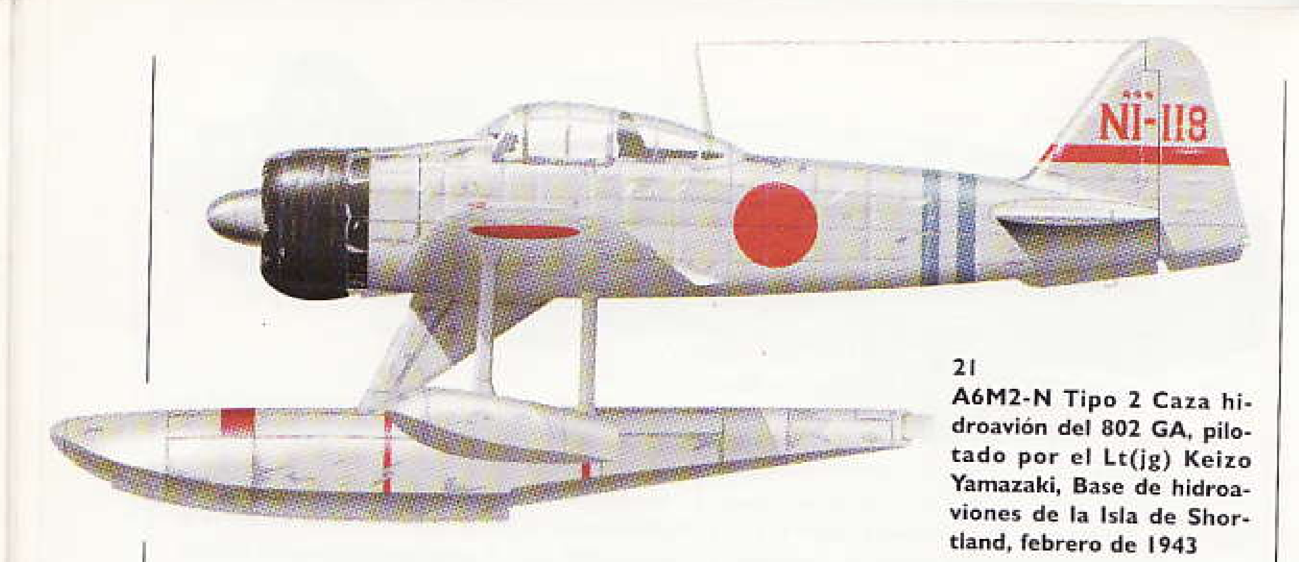
La identificación UI de esta unidad se utilizó desde 1942 hasta junio de 1943, periodo durante el cual Nishizawa pilotó este avión como instructor.



20

A6M3 Modelo 32 del 204 GA, pilotado por el PO2/c Kenji Yanagiya, Buin, 18 de abril de 1943

Yanagiya pilotó el "T2-169" en la malograda misión de escolta del Adm Yamamoto, durante la cual reclamó un P-38 probable. Este avión destaca porque le falta el mástil, que le fue cortado para reducir peso. Las explosiones sin protección en el motor interferían con la recepción de la radio, haciéndola prácticamente inútil; los pilotos también retiraron los equipos de radio. Los compreasivos jefes no hacían nada para impedir esta práctica.



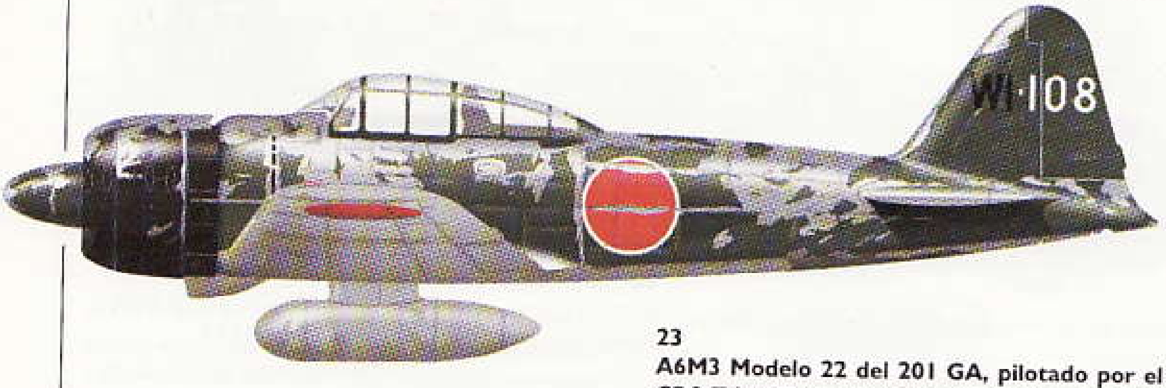
21
A6M2-N Tipo 2 Caza hidroavión del 802 GA, pilotado por el Lt(jg) Keizo Yamazaki, Base de hidroaviones de la Isla de Shortland, febrero de 1943

Apodado por los Aliados como "Rufe", este avión fue uno de los dos modelos de hidroaviones con éxito de la FAMJ, siendo la gran ventaja de este modelo de caza su capacidad para poder estacionarse casi en cualquier lugar del litoral de una isla; las tiendas de campaña facilitaban el alojamiento tanto de los pilotos como del personal de tierra. El 13 de febrero de 1943, el Lt(jg) Yamazaki reclamó un P-39 probable pilotando este caza mientras que otros pilotos también lograron victorias con él; estos derribos se señalizaban con pequeñas hachas rojas en la cola.



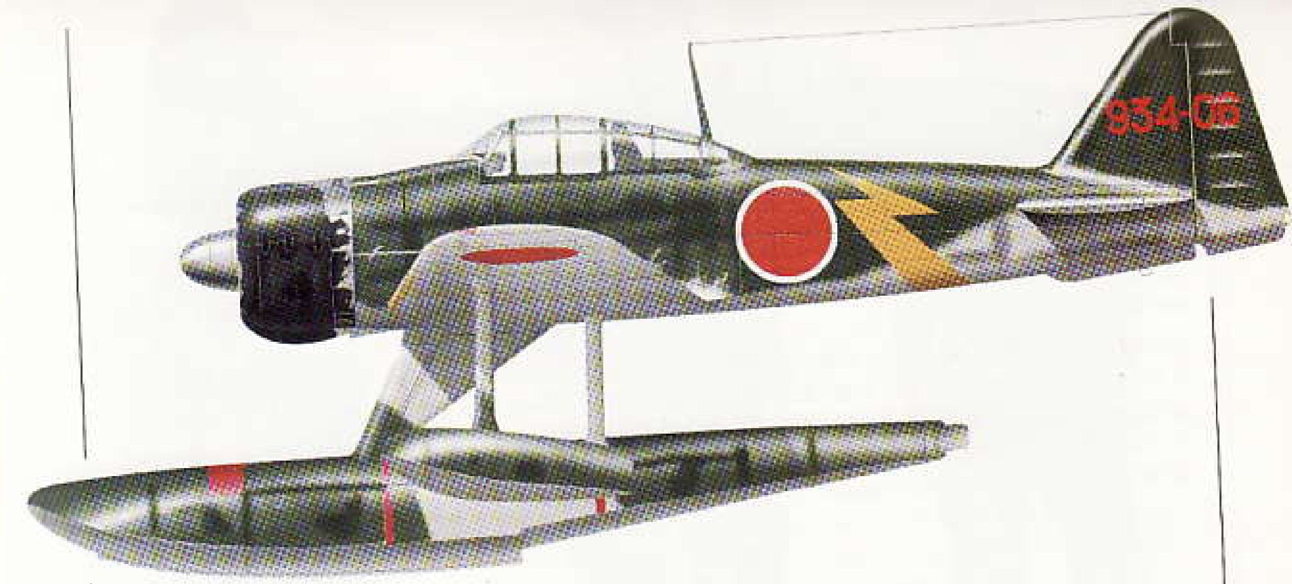
22
A6M3 Modelo 22 del 204 GA, pilotado por el PO2/c Shoichi Sugita, Rabaul, junio de 1943

Incluso los pilotos experimentados, como Sugita, no disponían de su propio avión asignado y utilizaban cualquier caza que estuviera disponible en cada momento. Durante el mes de junio derribó o dañó dos F4F, tres F4U y tres aviones sin especificar.



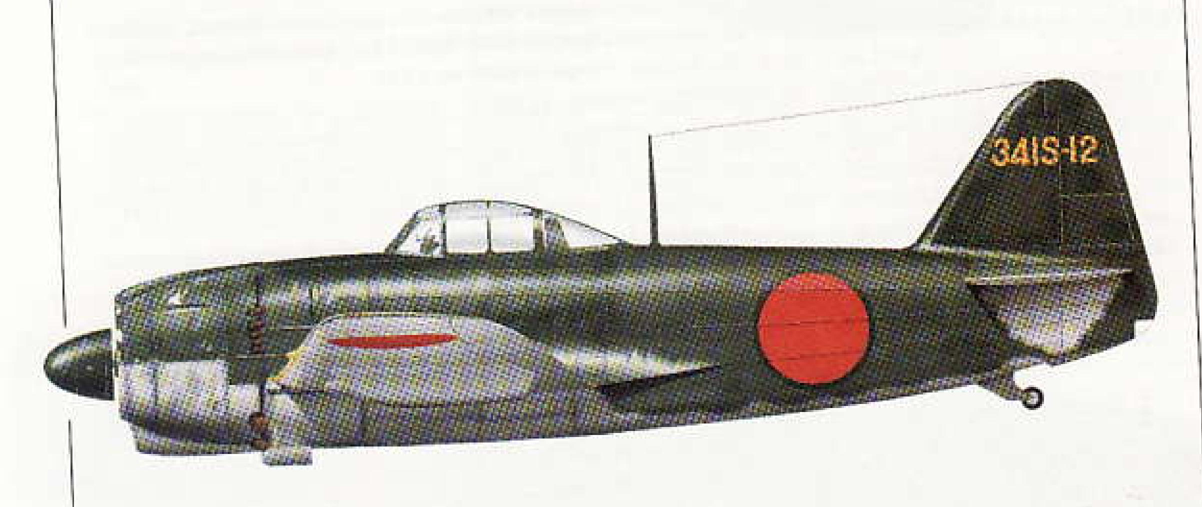
23
A6M3 Modelo 22 del 201 GA, pilotado por el CPO Takeo Okumura, Buin, septiembre de 1943

La identificación WI de esta unidad se utilizó desde junio de 1943 hasta 1944, periodo durante el cual el CPO Okumura estableció el récord de la FAMJ de mayor número de derribos de aviones enemigos en un solo día: diez el 14 de septiembre de 1943 en Buin.



24
A6M2-N Tipo 2 Caza hidroavión, GA 943, pilotado por el CPO Eitoku Matsunaga, Isla de Ambon/Mar de Banda, septiembre de 1943-1944

Según se dice, el mejor as de hidroaviones de la Guerra del Pacífico con ocho derribos; Matsunaga sobrevivió a la guerra y desde entonces ha rehuido la popularidad, relegando por lo tanto su carrera a la oscuridad histórica.



25
N1K1-J Shiden 11 del 341 GA, Sqn 402, Islas Filipinas, mediados de 1944

El 341 GA iba a ser equipado con los nuevos cazas Shiden en 1943 pero, debido a los retrasos en la fabricación, no recibió sus nuevos aviones hasta febrero de 1944. Una versión modificada y más desarrollada con base en tierra del hidroavión "Rex", el Shiden fue modificado ampliamente y, finalmente, consiguió su aceptación para el servicio en la FAMJ. A pesar del muy reputado sistema automático del mecanismo hipersustentador del "George", estaba plagado de problemas en el motor y en el tren de aterrizaje, lo que llevó al Lt Iyozoh Fujita, héroe aéreo en Midway y oficial al mando de la brigada de marinería del 402 Sqn, a definir al muy vituperado caza sólo con dos palabras: "No bueno".



26

N1K2-J Shiden-Kai 21 del 343 GA, 701 Sqn, pilotado por el jefe de Sqn Lt Takashi Oshibuchi, Kyushu, abril de 1945

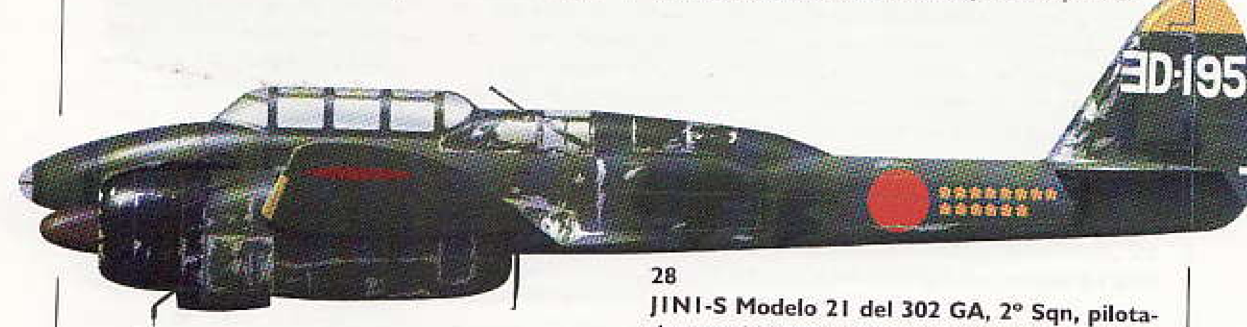
La letra C en la cola de este "George" señala que pertenecía al 701 Sqn, mientras que las franjas dobles diagonales rojas del fuselaje indican que se trataba del avión del jefe de Sqn. El 16 de abril de 1945, Oshibuchi mandaba 12 "Georges" hacia Okinawa durante la Operación Kikusui nº 3; los cazas reclamaron posteriormente 20 F6F derribados frente a nueve N1K2-J como bajas. Oshibuchi murió el 24 de julio de 1945 en el "343-C-13" cuando fue derribado por el Lt George M. Williams del VF-49 sobre el Estrecho de Bungo.



27

A6M3 Modelo 32 del GA de Tainan, pilotado por el CPO Takeo Tanimizu, Tainan, Formosa, septiembre de 1944

Este avión perteneció a una unidad de instrucción operativa que trabajó en Nueva Guinea en 1942, más que al famoso GA de Tainan. La identificación de la unidad con caracteres fonéticos se leía Tai, seguido del número de avión 184. Tanimizu pilotaba este avión la noche del 21 de agosto de 1944 cuando derribó el B-24 44-40783 del 425 Grupo de Bombarderos, Sqn 308, pilotado por el 1Lt Norman B. Clenderien. Las inscripciones en Kanji en la parte trasera del fuselaje dicen: "Diario de combate, 31 de agosto de 1944, participó en el combate sobre Takao. 3 de septiembre, lo mismo. Derribó un B-24" Los pilotos rara vez realizaban inscripciones en sus aviones; Tanimizu lo hizo para animar a sus inexpertos compañeros.



28

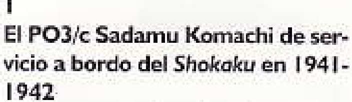
J1N1-S Modelo 21 del 302 GA, 2º Sqn, pilotado por el Lt Yukio Endo (piloto) y el CPO Osamu Nishio (observador), campo de aviación de Atsugi, enero de 1945

Los distintivos de victoria de este Gekko están compuestos por cinco flores dobles de cerezo (derribados) y nueve flores sencillas (probables), tres de cuyas victorias fueron logradas por Endo y Nishio. En el momento de su muerte, el 14 de enero de 1945, esta pareja había conseguido al menos 8 victorias sobre los B-29.









1

El PO3/c Sadamu Komachi de servicio a bordo del *Shokaku* en 1941-1942

Así se presentaban los pilotos embarcados completamente equipados en 1941-1942. El PO3/c Sadamu Komachi aparece preparado para la acción mientras prestaba sus servicios a bordo del *Shokaku* en el momento de la incursión contra Pearl Harbor. Llevaba puesto su mono de vuelo de una pieza que era impermeable pero no ignífugo, adornado con cuello de piel de conejo blanco. La protección para la cabeza se compone de un forro de lana y el gorro de invierno, y sobre su chaleco salvavidas de capoc (que ofrece cierta protección al que lo lleva contra la metralla suelta) lleva un atalaje de paracaídas Modelo 97 con un recuadro de tela blanca para el nombre en la franja vertical derecha. Los guantes de Komachi, que se guardan en su bolsillo derecho, son de piel de ciervo.

2

El Lt Yutaka Morioka del 302 GA en Atsugi a comienzos de 1945

Después de que se le amputara una mano por culpa del ametrallador de un B-29 en enero de 1945, el Lt Yutaka Morioka del 302 GA volvió a su puesto con un gancho de hierro. Aparece con un mono de vuelo de verano en forma de gabardina marrón de primera época (abotonada) y un gorro de invierno (con piel de conejo). En la parte superior izquierda lleva cosido un pequeño trozo de tela verde para el nombre, pero se ha dejado sin inscripción (como solía ser el caso) ya que habitualmente los trajes solían entregarse nuevamente a otros pilotos. Los pilotos en la defensa del país, como Morioka, no llevaban pistolas, a no ser que su misión les llevara más allá de tierra japonesa, a Iwo Jima u Okinawa, por ejemplo. Alrededor de su cuello cuelga el cable de unos auriculares. Los aviadores de la FAMJ llevaban a menudo, como parte de su atuendo, pañuelos de seda (con frecuencia blancos).

3

El PO1/c Takeo Tanimizu de servicio a bordo del *Junyo* en mayo de 1942

El PO1/c Takeo Tanimizu lleva el típico mono de vuelo de la FAMJ durante su estancia a bordo del portaaviones *Junyo* en mayo de 1942. Se trata de un mono de vuelo de verano en forma de gabardina marrón de una pieza que está acolchada por dentro (reforzada) para dar más calor en el mar. El chaleco salvavidas de capoc de Tanimizu es de primera época y dispone de un pequeño bolsillo que contiene su reloj. Muchos pilotos llevaban una pistola, aunque no era para protección personal sino para ser utilizada como instrumento con el que suicidarse para evitar ser capturados; la de Tanimizu es una Nambu de 8 mm. (Nagoya 1ª serie, fabricada en noviembre de 1941 y con número de serie 2147).



4

El Lt(jg) Sadaaki Akamatsu del 302 GA en Atsugi a comienzos de 1945

El invierno y la elevada altura a la que se volaba sobre Atsugi hicieron que el mono de vuelo pesado fuera una necesidad imperiosa para el instructor de vuelo Lt(jg) Sadaaki Akamatsu del 302 GA a comienzos de 1945. Este mono de vuelo de invierno de última generación (con cierre de cremallera frente al cierre abotonado de la primera época) tiene cuello de piel de conejo y está acolchado por dentro. Resulta interesante el gorro de vuelo para el invierno hecho a medida que lleva el piloto; algunos pilotos oficiales disponían, por alguna razón, de cascos confeccionados a medida especialmente para ellos. El modelo reglamentario se fabricaba en piel de oveja. Akamatsu lleva las típicas botas de vuelo negras y cortas con tacones de goma y suelas de cuero.



5

El PO1/c Kaneyoshi Muto del 12° GA, antes en China, en 1938

Nada más llegar de la Guerra de China, el recién ascendido PO1/c Kaneyoshi Muto del 12° GA da la impresión de ser un aguerrido veterano con su uniforme azul de segundo contramaestre. En la parte superior izquierda hay tres medallas, la Cometa de Oro, el Sol Naciente de 1ª Clase y la medalla de Acción en China. En la parte inferior derecha de la guerrera de Muto hay un distintivo aéreo, mientras que en su manga derecha lleva dos Zenkosho (galones de buena conducta) y un pequeño distintivo en la manga que representa un aviador naval, segundo contramaestre de 1ª clase.



6

El PO2/c Saburo Sakai del 12° GA en Nanchang, en el sur de China en 1939

El PO2/c Saburo Sakai del 12° GA aparece en la base aérea de Nanchang, en el sur de China, en 1939. Lleva el típico uniforme de faena tropical de dos piezas y un sombrero flexible (pero bastante funcional) Daisy Mae. En el calor del trópico, los pilotos solían ponerse esta ropa de faena debajo de sus monos de vuelo de verano sin forro.

Se envió al GA de Tainan a su nueva base en Rabaul en abril de 1942 y Ota fue trasladado al 2º Sqn del Lt(jg) Junichi Sasai a su llegada. Pronto se hizo un nombre al perseguir ferozmente a un solitario B-17 durante más de una hora antes de derribarlo finalmente.

La agradable personalidad de Ota y su agresivo espíritu de combate pronto llamaron la atención de Saburo Sakai (el piloto con más victorias de la unidad) y, al igual que con el Lt(jg) Sasai, Sakai también instruyó a Ota en las técnicas del combate aéreo. Su protegido avanzó muy rápidamente y pronto se estableció una carrera de victorias entre él mismo, su instructor y Hiroyoshi Nishizawa. Ota demostró su capacidad durante la misión del 7 de agosto en Guadalcanal cuando reclamó el derribo de cuatro Wildcats en su primer encuentro con los cazas de los portaaviones norteamericanos.

El 21 de octubre, el PO1/c Toshio Ota participó en una misión de escolta de bombarderos hacia Guadalcanal en la que se encontró con los Wildcats del VMF-212 de frente a una altura elevada. Aunque Ota derribó rápidamente al marine ametrallador Tex Hamilton (un as con siete derribos), que se lanzó en paracaídas pero que nunca fue rescatado, él también se encontró a su vez con el 1 Lt Frank C. Drury (seis derribos) fustigándole por la cola en un viraje en ascenso por la derecha mientras el Zero destelleaba delante de él. La puntería del piloto del Wildcat fue mortalmente precisa y Ota encontró su muerte; Drury reclamó dos A6M durante esta salida.

Toshio Ota recibió un ascenso póstumo a WO y, de acuerdo con el registro de su GA, consiguió 34 victorias.

EL WO HIROYOSHI NISHIZAWA

Sólo después de su muerte Hiroyoshi Nishizawa alcanzó la fama, gracias a la memoria de su compañero Saburo Sakai. De hecho, en un momento se llegó a creer que había sido el mejor as de la FAMJ.

Nacido el 27 de enero de 1920 en la región de Nagano, Nishizawa era hijo del gerente de una fábrica de sake. Entró en la marina en junio de 1936 después de ver un cartel de reclutamiento de la FAMJ, cuando trabajaba en una fábrica textil. Su sueño de la infancia de convertirse en piloto se realizó cuando finalizó la instrucción en vuelo, en marzo de 1939.

Cuando comenzó la Guerra del Pacífico, Nishizawa pilotaba los "Claudes" Modelo 96 con el GA de Chitose en las Islas Marshall y, consiguientemente, acompañó a su Grupo a Rabaul donde entró a formar parte del 4º GA en febrero de 1942. Nishizawa logró su primera victoria el 3 de febrero de 1942 sobre Rabaul mientras todavía pilotaba el obsoleto "Claude".

Cuando llegaron a Rabaul las unidades del GA de Tainan desde las Antillas Holandesas en abril, Nishizawa fue trasladado al 2º Sqn donde se encontró en compañía del PO1/c Saburo Sakai. Sakai instruyó a este solitario, enfermizo y demacrado joven junto con el PO2/c Toshio Ota y conjuntamente los tres se convirtieron en el famoso Trío de eliminación.

Nishizawa dominó rápidamente el arte del combate aéreo, consiguiendo su primera victoria (un P-39) con el GA de Tainan el 1 de mayo sobre Port Moresby. Al día siguiente, dos P-40 cayeron ante sus cañones, siendo los adversarios norteamericanos a lo largo de todo el mes de mayo el 35º Sqn de Cazas y el 36º Sqn de Cazas de la Aviación del Ejército de EE. UU.

El PO1/c Hiroyoshi Nishizawa aparece como instructor en Japón en 1943. No estaba bien preparado para esta función ya que tenía muy poca paciencia con sus alumnos y, por ello, odió este destino. Nishizawa era simplemente un hábil piloto de caza que no sabía enseñar. *(K Osuo)*



El mejor día de Nishizawa llegó el 7 de agosto de 1942 cuando, durante una misión de larga distancia a Guadalcanal como escolta de los bombarderos, reclamó seis F4F del VF-5 en su primer encuentro con los cazas de los portaaviones norteamericanos. Aunque el A6M de este gran as recibió algunos daños, él regresó a salvo a la base.

En noviembre, los pilotos supervivientes del GA de Tainan fueron transferidos al 251, mientras que la FAMJ mantuvo en gran estima a los pocos que habían sobrevivido a los combates de Guadalcanal.

El 14 de mayo de 1943, 33 Zeros escoltaban a 18 bombarderos "Betty", enviados para atacar el tráfico marítimo de la Bahía de Oro. Se enfrentó con ellos el 49° Grupo de Cazas, compuesto por tres Sqns de P-40. En el combate aéreo que se formó, Nishizawa reclamó un Warhawk derribado y dos más como probables, además de conseguir su primera victoria contra un P-38; la FAMJ reclamó 15 victorias en total pero la única baja de la Fuerza Aérea de EE. UU. fue un solitario P-38 (del 9° Sqn de Cazas).

Resultaba inevitable que, más pronto o más tarde, Nishizawa comprobara su destreza contra el F4U Corsair con alas en forma de gaviota, posiblemente el mejor caza de ambos bandos en la región. Esta prueba se produjo el 7 de junio de 1943 sobre las Islas Russell cuando 81 Zeros se enfrentaron a los cazas de la Infantería de Marina y de la Fuerza Aérea de Nueva Zelanda. Cuatro Corsairs del VMF-112 se perdieron en esta acción, aunque tres de los pilotos se salvaron; las reclamaciones de Nishizawa en esta misión fueron un F4U y un P-40 de Nueva Zelanda derribados.

Durante el resto del verano de 1943 participó diariamente en combates con los Corsairs y con los P-40 en las zonas de Rendova y Vella La Vella, siendo los primeros sus adversarios más difíciles. Los Marines del VMF-121, -122, -123, -124 y -221 intercambiaron todos su fuego con El diablo, pero no consiguieron derribarlo, lo que hizo que Nishizawa recibiera una envidiable espada de gala de manos del Adm Jinichi Kusaka, jefe supremo de la 11ª Flota Aérea.

En septiembre, el 251 GA fue reconstituido como unidad de cazas nocturnos y el PO1/c Nishizawa fue trasladado al 253 GA, con base en el campo de aviación de Tobera (Rabaul). Sin embargo, sólo voló con su nueva unidad un mes ya que se le ordenó regresar a Japón en octubre para trabajar en calidad de instructor, colaborando en el intento de la FAMJ de solventar su escasez de pilotos de caza. Al mes siguiente recibió su ascenso como WO.

Nishizawa odió su nuevo destino ya que le parecía algo así como cuidar niños. Tenía muy poca paciencia con sus alumnos, muchos de los cuales no hubieran sido admitidos para la instrucción en vuelo sólo tres años antes, y después de reiteradas solicitudes de un destino en combate, fue trasladado al 201 GA en las Filipinas, a tiempo para participar en el contraataque contra las flotas navales norteamericanas.

El primer ataque suicida kamikaze con éxito tuvo lugar el 23 de octubre de 1944 cuando el Lt Yukio Seki y otros cuatro pilotos atacaron los portaaviones de EE. UU. en el Golfo de Leyte. El WO Nishizawa había desempeñado un papel fundamental en esta misión al mandar los cuatro cazas de escolta que habían despejado el camino para Seki, derribando dos Hellcats que estaban de patrulla. A continuación, comentó a sus compañeros que moriría pronto y solicitó un destino como kamikaze, aunque rápidamente fue desestimado debido a su valor como piloto de caza.

El 26 de octubre, Nishizawa subió a un bombardero utilizado por el 1021 Grupo de Transporte de la Marina y abandonó la Isla de Cebu para dirigirse a Mabalacat (cerca de Clark Field) para recoger algunos Zeros de recambio. Se recibió un dramático mensaje de radio de S.O.S. del avión de transporte que no consiguió llegar a su destino y de cuya suerte nada más se supo. En 1982 se aclararon finalmente las circunstancias que rodearon la muerte de Nishizawa. Su avión había sido interceptado entre Puerta Gallera y Calapan, en la punta norte de la Isla de Mindoro, por dos Hellcats del VF-14 que se encontraban de vuelta a su portaaviones.

"Yo iba por debajo de un fino estrato de nubes y mi compañero iba por encima", recordaba el piloto del F6F, Harold P. Newell. "El avión salió de las nubes ligeramente por mi derecha en un viraje hacia la izquierda. Estaba a un alcance corto y abrí fuego. Después de varias ráfagas cortas el motor derecho y la parte interior del ala se incendiaron. El avión cayó en picado, cada vez más vertiginoso, hacia la izquierda mientras yo seguía disparando hasta que se empezaron a desprender trozos del fuselaje y el fuego aumentó".

Al Lt(jg) Harold P. Newell se le acreditó el derribo del bombardero que él identificó como un "Helen" (un bombardero bimotor Ki-49 de la Aviación del Ejército de Japón) que, en esa fase de la guerra, la FAMJ utilizaba en ocasiones para funciones de transporte. El avión de Nishizawa no era un DC-3, como informaron otras fuentes.

Hiroyoshi Nishizawa fue ascendido de forma póstuma doblemente a Lt (jg), otorgándosele una mención. Según la Publicación nº 172 sobre todas las unidades de la Marina, Nishizawa obtuvo un registro personal de 36 victorias y dos dañados mientras prestó sus servicios con el 201. Parece ser que poco antes de su muerte Nishizawa le dijo a su último oficial al mando, el Cdr Harutoshi Okamoto, que había conseguido 86 derribos; en la postguerra se le atribuyeron registros de 147 y 103, pero ambas cifras son pura ficción.

En mayo de 1982, Harold P. Newell conoció al mentor de Nishizawa, Saburo Sakai, al cual estrechó la mano, en una reunión en California.

El PO2/c Enji Kakimoto (aparece aquí el 4 de agosto de 1942) fue uno de los pocos pilotos de los Zero que se convirtió en prisionero de guerra. Ayudó a organizar la evasión masiva del Campo de Prisioneros de Guerra de Cowra, en Australia, en 1944. *(Sakaida)*



EL PO DE SEGUNDA CLASE ENJI KAKIMOTO

Enji Kakimoto fue uno de tantos ases anónimos del Zero que disfrutó de una breve carrera antes de morir durante la destrucción total de la FAMJ. Oficialmente registrado como desaparecido en acción en agosto de 1942, no fue hasta 1985 cuando finalmente se desenterró su destino.

Nació en la región de Oita, en abril de 1920, y cuando estalló la Guerra de China, en julio de 1937, estaba tan imbuido del espíritu nacional que abandonó la granja de su familia y se presentó voluntario en la Marina en Sasebo. Las hazañas de los aviadores japoneses en China entusiasmaron al joven Enji que, inicialmente, prestó sus servicios como marinero a bordo del crucero *Myoko* tras su alistamiento. Una vez en tierra, descubrió que realizar guardias en diferentes bases aéreas era simplemente tan aburrido como el trabajo de la granja, por lo que solicitó la instrucción en vuelo para la cual fue aceptado. Finalizó con la 47ª promoción de vuelo en octubre de 1939.

El mejor día de Kakimoto en acción llegó durante el feroz combate aéreo de Guadalcanal el 7 de agosto de 1942 cuando, como compañero del PO1/c Saburo Sakai, reclamó un F4F Wildcat y un SBD sobre Tulagi.



El PO3/c Kenji Okabe en 1942, mientras prestaba sus servicios a bordo del *Shokaku*. Estableció un récord naval de ocho aviones enemigos derribados en un día durante la Batalla del Mar del Coral. *(Sakaida)*

Solamente 20 días después, el PO2/c Kakimoto fue derribado mientras escoltaba a los bombarderos "Val" en una misión hacia Rabi, Nueva Guinea; amerizó con su Zero y pudo nadar hasta la orilla. Capturado por nativos amistosos poco después de llegar a tierra, el joven aviador fue finalmente entregado a los australianos. Como Kakimoto no consiguió volver de la misión fue declarado desaparecido y previsiblemente muerto en acción.

Sin que sus compañeros de Sqn lo supieran, Kakimoto había sido enviado de vuelta a Australia, donde fue encarcelado en el enorme campo de prisioneros de guerra de Cowra, en Nueva Gales del Sur. Se hizo el mudo con sus captores, sometiéndose a sus preguntas y dándoles información engañosa. Sus compañeros le recordaban como un hombre impulsivo y activo que participó en la organización de una fuga como un gesto concebido para borrar la vergüenza de haber sido capturado.

El 5 de agosto de 1944, más de 1.100 prisioneros de guerra japoneses escaparon del campo y más de 230 resultaron muertos en el intento de hacerlo o se suicidaron antes de volver a ser capturados; en nueve días todos los fugados fueron controlados. Aunque fue uno de los principales conspiradores de la fuga de Cowar, Kakimoto nunca salió realmente de los confines del campo, prefiriendo colgar una cuerda de una viga en su barracón y ahorcarse él mismo.

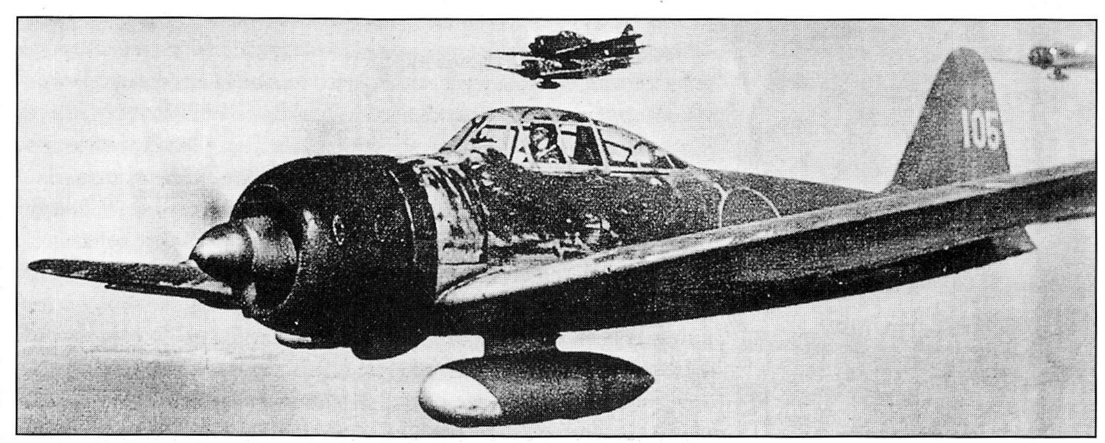
El PO2/c Enji Kakimoto consiguió más de cinco victorias en su corta carrera y ahora descansa enterrado en el Cementerio de Guerra Japonés de Cowra.

EL ENS KENJI OKABE

Kenji Okabe ha recibido honores en la historia de la FAMJ por haber sido el piloto que inicialmente estableció el récord de un mayor número de victorias conseguidas durante una misión.

Nacido en la región de Fukuoka en mayo de 1915, Kenji ingresó en la Marina y accedió a la instrucción en vuelo en la 38º promoción junto con su compañero marinero Saburo Sakai. Cuando finalizó en noviembre de 1937, fue destinado al 12º GA y partió hacia la Guerra de China. Sin embargo, había muy poca actividad aérea del enemigo a la que enfrentarse y Okabe no entró en combate. Al contrario que Sakai, a continuación se convirtió en piloto de los portaaviones y sus carreras siguieron caminos diferentes.

Los A6M3a Zero 22s del 251 GA, en una poco frecuente fotografía aérea, saliendo en patrulla desde Rabaul en 1943. El código de cola de este caza era originalmente UI-105 pero, en diversas ocasiones, se tapó el prefijo "UI" con el revestido verde aplicado apresuradamente sobre el resto del fuselaje, originalmente gris, del avión. Este caza en concreto fue uno de los muchos que pilotó el veterano as Hiroyoshi Nishizawa y aparece aquí transportando un depósito suplementario de 220 l. *(vía Aerospace Publishing)*





El VAdm Jinichi Kusaka (con gorra oscura) fue el oficial al mando de la FAMJ en Rabaul. Anteriormente había estado al frente de la Academia Naval de Etajima antes de su nombramiento para la 11ª Flota Aérea en el Pacífico suroriental. Kusaka instituyó el reconocimiento no oficial de las espadas de gala para los pilotos con servicios distinguidos. Estuvo en Rabaul desde 1942 hasta el final de la guerra. *(Maru)*

Cuando Japón atacó Pearl Harbor, el PO1/c Okabe fue destinado al portaaviones *Shokaku*, aunque su función en la incursión consistió en realizar patrullas aéreas de combate sobre la AT de los portaaviones. Su bautismo de fuego llegó finalmente el 9 de abril de 1942 cuando los pilotos de los portaaviones de la FAMJ atacaron la base naval británica de Trincomalee, en la isla de Ceilán (en la actualidad Sri Lanka); Okabe reclamó el derribo de dos Hurricane II del Sqn nº 261.

Posteriormente, se hizo un nombre durante la Batalla del Mar del Coral el 8 de mayo de 1942. Durante una patrulla aérea de combate sobre el *Shokaku*, Okabe intentó desbaratar el decidido ataque de los SBD contra su portaaviones. Protegiendo a los Dauntless estaban los F4F Wildcats, que constantemente intervenían, transformando el vuelo en combate aéreo mientras los bombarderos intentaban lanzar sus bombas. Un piloto de los SBD, el Lt John J. Powers, consiguió atravesar la barrera de cazas para atacar el portaaviones, provocando numerosos daños y dejándolo inutilizado para la acción; sin embargo, murió en este intento y, más tarde, se le impondría a título póstumo la Medalla de Honor por sus acciones.

Cuando acabó el combate, Okabe reclamó tres SBD y tres F4F derribados, con otros dos Wildcats como probables; se había establecido un nuevo récord en la FAMJ. A pesar de su excelente trabajo, el portaaviones de Okabe había resultado gravemente dañado, de forma que él tuvo que lanzarse al agua de donde fue rescatado.

En julio de 1943, Okabe regresó a su antiguo barco y, en noviembre, el Sqn de cazas del *Shokaku* voló hacia Rabaul para ayudar a apuntalar la débil defensa de la base ante los incesantes ataques aéreos aliados. Este veterano del Mar del Coral participó en varias misiones de interceptación mientras estuvo en tierra, añadiendo más victorias en su cuenta.

La carrera de Okabe en los cazas de los portaaviones finalizó cuando fue trasladado al GA de Omura en Japón. Combatió durante un breve espacio de tiempo en las Filipinas, desde octubre de 1944 hasta que volvió a Japón al final de la guerra, y luego siguió interviniendo en acciones durante los ataques aéreos sobre Okinawa en abril de 1945 con el 601 GA.

Después de no lograr detener la invasión de EE. UU. en Okinawa, la unidad de Okabe se mantuvo en tierra para intentar conservar el combustible y reunir el inventario de su aviación para la batalla final que nunca llegó.

El Ens Kenji Okabe reclamó más de 50 victorias durante su carrera.

El WO Kenji Yanagiya

Kenji Yanagiya hubiera sido considerado como un piloto medio de los Zero de no haber sido porque fue el único piloto de escolta superviviente de la desastrosa misión del Adm Yamamoto.

Yanagiya nació en marzo de 1919 y se ofreció voluntario para la Marina como recluta marinero en enero de 1940, en la Base Naval de Yokosuka. Posteriormente, dejó la marinería por la instrucción en vuelo; finalizó su curso en la Base Aérea de Oita en marzo de 1942 y fue destinado a continuación al 6º GA.



Kenji Yanagiya fue el único superviviente durante la guerra de las escoltas de Zeros a las que se encomendó la protección del Adm Yamamoto durante su fatídica travesía en el frente en abril de 1943. Se quedó sorprendido por la categoría de celebridad que tanto los historiadores norteamericanos como los veteranos pilotos de los P-38 le concedieron por su papel en aquella misión cuando visitó EE. UU. en 1988. *(Sakaida)*

En octubre de 1942, Yanagiya fue enviado a Rabaul para prestar sus servicios en el 204 GA y consiguió su primera victoria con este grupo el 5 de enero de 1943 durante un ataque de los P-38 (del Sqn de Caza 339) y los B-17 contra Buin, en Bougainville. Aunque Yanagiya reclamó un Grumman XF5F-1 Skyrocket bimotor como su víctima, éste fue un caza experimental que nunca entró en servicio; en esta misión se perdieron dos P-38.

El 18 de abril, Yanagiya y otros cinco pilotos fueron asignados como escoltas de dos bombarderos "Betty" que realizaban una misión de inspección en el frente; en el bombardero principal viajaba el Adm Isoroku Yamamoto, jefe supremo de la Flota Combinada. Dieciséis P-38 de Guadalcanal interceptaron la escuadrilla japonesa cerca de la costa suroccidental de Bougainville y el bombardero del Adm Yamamoto fue derribado por el 1 Lt Rex Barber antes de que los japoneses pudieran iniciar alguna acción efectiva. El otro "Betty" también fue derribado.

En el consiguiente combate aéreo, Yanagiya reclamó un P-38 pero fue una victoria sin sentido. Al haber fracasado en la protección de su jefe y haber regresado todos ilesos a la base, a los pilotos de esta escolta se les dio la oportunidad de rehabilitarse con una muerte gloriosa; en tres meses cuatro habían muerto.

El 8 de junio de 1943, Yanagiya resultó gravemente herido en combate durante una misión en Guadalcanal. Se le amputó el brazo derecho y regresó a casa en Japón para su posterior hospitalización.

En octubre de 1944, Yanagiya se había recuperado lo suficiente como para ser instructor pero nunca volvió a entrar en combate. Finalizó la guerra con, al menos, ocho victorias y se casó con la enfermera que le había cuidado.

En abril de 1988, Yanagiya estrechó la mano de Rex Barber, y la de los veteranos supervivientes de los P-38 de la Misión de Yamamoto, en el Museo del Adm Nimitz en Fredericksburg, Tejas. En la actualidad, todavía vive en Tokio.



El PO3/c Hiroshi Okano consiguió seis victorias con el GA de Tainan y una docena más con el 201 GA en las Islas Salomón. De los 21 pilotos de su promoción en la instrucción, sólo él y dos más sobrevivieron a la guerra. *(Sakaida)*

EL WO HIROSHI OKANO

Aunque llegó tarde al GA de Tainan, Hiroshi Okano consiguió bastante notoriedad al final de la guerra. Nacido en la región de Ibaragi en mayo de 1921, se ofreció voluntario para la Marina en junio de 1938. El comienzo de la Guerra del Pacífico sorprendió a Okano volando en las Islas Marshall con el GA de Chitose, aunque fue destinado al GA de Tainan en Rabaul a finales de mayo de 1942.

El 25 de junio, el GA de Tainan salió con 25 Zeros desde Lae para atacar Port Moresby. En la ruta, interceptaron seis B-17 escoltados por 24 cazas de escolta y en el feroz combate aéreo que se produjo Okano reclamó su primer derribo.

En diciembre de 1942 fue trasladado al 201 GA y regresó una vez más a las Islas Marshall. Sin embargo, no había actividad aérea del enemigo a la que enfrentarse en esta región y la unidad de Okano pasó la mayor parte del tiempo realizando instrucción y patrullas. En febrero de 1943, este grupo fue retirado a Japón, donde los pilotos recibieron más instrucción.

Cuando la guerra sobre las Islas Salomón se intensificó, el 201 GA llegó precipitadamente a Buin en julio de 1943. Los muchos meses de instrucción dieron su resultado para el PO1/c Okano ya que entonces alcanzó su plenitud en combate, consiguiendo alrededor de una docena de victorias en este teatro de operaciones. En noviembre, el entonces CPO Okano fue trasladado al 331 GA con el que participó en los combates sobre Nueva Guinea occidental antes de regresar al continente.

El WO Okano finalizó la guerra agregado al 701 Sqn del 343 GA, el así llamado Sqn de los expertos. Consiguió 19 victorias.

EL WO SEKIZEN SHIBAYAMA

Sekizen Shibayama fue una de las últimas águilas de Rabaul, miembro de un Sqn de cazas de guerrilla, abandonado a su destino en Nueva Bretaña.

Nacido en la Región de Saitama en diciembre de 1923, ingresó en la Marina y accedió a la instrucción en vuelo en junio de 1940. Después de finalizar el curso en mayo de 1942, Shibayama desempeñó la función de instructor de vuelo en el campo de aviación de Yatabe, hasta que fue destinado al 201 GA de Rabaul en septiembre de 1943; posteriormente, fue trasladado al 253.

El 11 de noviembre, Shibayama despegó para interceptar a los aviones de los portaaviones norteamericanos que atacaban Rabaul. Cuando este novato piloto intentaba conseguir altura sufrió problemas de motor, lo que le obligó a caer en picado, involuntariamente, contra una formación de ocho Hellcats. En el consiguiente combate, el futuro as de diez victorias, Lt A. B. "Chick" Smith del VF-9, alcanzó al Zero de Shibayama, derribándolo en llamas. El piloto japonés planeó con su avión hasta Simpson Harbour, siendo rescatado más tarde; Smith reclamó dos A6M aquel día.

Sufriendo tanto de malaria como de heridas en una pierna, Shibayama se quedó en tierra y no entró en acción hasta que el 253 se retiró a la Isla de Truk donde, con un puñado de pilotos enfermos y heridos, fue abandonado mientras el grupo seguía su retirada hacia el norte. También se abandonó en Truk a unos cuantos mecánicos que se pusieron a intentar salvar una docena de cazas Zero a partir de los restos, creando de esta forma un nuevo Sqn. Gracias a su experiencia de combate, Shibayama y el

Se puede ver a un feliz PO Sekizen Shibayama en la cabina de un "Claude" mientras trabajaba como instructor de vuelo. Destinado a Rabaul a finales de 1943, formó parte de la "Fuerza de Guerrilla Aérea" después de que la FAMJ hubiera abandonado oficialmente la zona. Shibayama, y un puñado de pilotos y mecánicos, realizaron un meritorio trabajo en una situación imposible. *(S Shibayama)*



WO Shigeo Fukumoto asumieron la tarea de instruir a media docena de pilotos durante el periodo de inactividad de combate.

El 3 de marzo de 1944 siete Zeros se encontraron con los F4U del VMF-223 durante un vuelo de instrucción sobre el campo de aviación de Tobera. En el breve combate que se estableció, los japoneses reclamaron cinco victorias, incluyendo una de Shibayama (realmente no se perdió ningún F4U). Nueve días después se produjo otro enfrentamiento con los F4U del VMF-222. Los japoneses reclamaron dos, pero igualmente tampoco se perdió ningún Corsair; sin embargo, dos Zeros resultaron derribados.

Durante el resto de la guerra, Shibayama realizó varias misiones de patrulla y bombardeo contra las fuerzas norteamericanas y, en agosto de 1945, su unidad se componía solamente de dos Zeros útiles. Cuando a Sekizen Shibayama se le notificó la rendición final en el campo de aviación de Kara (Buin), estaba a la espera de órdenes para realizar un último ataque suicida contra los buques de guerra del enemigo que se aproximaban. Según sus cuentas, consiguió 13 victorias.

En agosto de 1971, este veterano as se reunió con su viejo Zero después de que éste fuera recuperado de Simpson Harbour. Este importante encuentro tuvo lugar en Bakersfield, California, y en una revisión de su asiento, se descubrió que un proyectil del calibre 12,7 mm no impactó en su cabeza por centímetros. En la actualidad, Shibayama reside en Tokio.

El CPO Takeo Okumura se convirtió en doble as en un día cuando derribó diez aviones durante tres misiones el 14 de septiembre de 1943. Recibió una envidiable espada de gala de manos del Vadm Jinichi Kusaka por sus acciones. *(Y Izawa)*



El Chief PO Takeo Okumura

Durante la Guerra del Pacífico, pocos pilotos de caza llegaron a convertirse en "dobles ases en un día". Takeo Okumura fue uno de los que entraron en esa elite; su reclamación de diez le sitúa al mismo nivel que el máximo as de EE. UU., el Cdr David McCampbell, que estableció el récord norteamericano en nueve derribados y dos dañados.

Este extraordinario as de la FAMJ nació en la región de Fukui en febrero de 1920. Entró en la Marina en Kure en junio de 1935 y optó por la carrera de la aviación, siendo seleccionado para la instrucción en vuelo en febrero de 1938. Okumura finalizó el curso en septiembre del mismo año.

Llegó a China justo a tiempo para participar en las últimas acciones aéreas del conflicto; Okumura fue bueno desde el mismo comienzo. El 7 de octubre de 1940, siete A6M2 Zeros del 14º GA escoltaban a 27 bombarderos G3M "Nell" enviados para atacar Kunming. Aunque en las cercanías del objetivo los cazas biplanos CAF I-15 intentaron interceptar a los "Nells", los Zeros hicieron un trabajo rápido con ellos, derribando a 13 en cuestión de minutos; a Okumura se le reconoció el derribo de cuatro de ellos en lo que fue su primer combate.

Como demostró claramente esta misión, el nuevo Zero era enormemente superior a cualquier aparato del que pudieran presumir los chinos en su arsenal y la oposición de los cazas cesó por completo después de la introducción de los A6M2 en agosto de 1940. De hecho, el cuarteto de derribos de Okumura, el 7 de octubre, fueron las únicas victorias de este piloto de 20 años en la Guerra de China. Al volver a Japón, colaboró posteriormente en la instrucción de pilotos hasta julio de 1942 cuando fue destinado al portaaviones *Ryujo*.

Fue en las Islas Salomón donde Okumura se convirtió en un maestro del combate aéreo. El 24 de agosto escoltaba a los bombarderos torpederos enviados para atacar los buques norteamericanos en Guadalcanal cuando fue-

ron interceptados por los Wildcats mandados por el legendario as Capt Marion Carl del VMF-223. Se estableció un tumultuoso combate aéreo en el que Okumura quedó separado de su escuadrilla, que le notificó como desaparecido cuando volvió al *Ryujo*, aunque más tarde regresó vivo. Carl reclamó cuatro derribos (de un total final de 18´5) durante esta acción.

Cuando finalizó el primer periodo de servicio de Okumura en las Salomón ya había conseguido 14 victorias aéreas reconocidas. Volvió a Japón en diciembre pero fue enviado nuevamente al frente en julio de 1943 como miembro del 201 GA, que tenía su base en Buin.

El botín de diez derribos de Okumura llegó el 14 de septiembre durante un ataque aliado masivo contra Buin. Los japoneses enviaron más de 200 Zeros de los GAs 201 y 204 en contraposición y en tres misiones diferentes a lo largo del día. Okumura acabó con un F4U, un B-24 (compartido), dos P-40, cinco F6F Hellcats y un SBD. Después del combate, el Adm Jinichi Kusaka, jefe supremo de la 11ª Flota Aérea de Rabaul le regaló al as una espada de gala por sus servicios distinguidos. A partir de una directiva naval publicada en junio de 1943 y de forma frustrante para Okumura, ya no se registraron las victorias individuales aunque su reclamación fue oficiosamente considerada como el mejor resultado en un día jamás alcanzado en acción por un piloto de la FAMJ.

Ocho días después, Okumura no consiguió regresar de una misión de escolta de bombarderos contra un convoy localizado cerca de Cabo Cretin, Nueva Guinea; los 35 Zeros que despegaron fueron atacados por los P-38 (Sqn de Cazas 432) y los P-40 (Grupo de Cazas 35).

El CPO Takeo Okumura fue recomendado posteriormente para un doble ascenso gracias a su distinguido récord pero esto nunca se materializó. Se reconocieron oficialmente sus cuatro victorias en la Guerra de China y se dice que consiguió aproximadamente 50 victorias en las Islas Salomón.

El Rey de la noche en Rabaul, el PO1/c Shigetoshi Kudo posa con una espada de gala y con una mención del VAdm Jinichi Kusaka en julio de 1943. Sus pioneros esfuerzos contra los bombarderos cuatrimotores en Rabaul facilitaron la formulación por parte de la FAMJ de los sistemas tácticos que se utilizaron posteriormente contra los B-29 sobre Japón. ***(K Osuo)***



El Ens Shigetoshi Kudo

Shigetoshi Kudo fue un piloto pionero con los cazas nocturnos en la FAMJ y colaboró en la formulación de técnicas eficaces para enfrentarse a los bombarderos en el Pacífico Sur.

Nacido en una familia de campesinos en febrero de 1920 en la región de Oita, entró en la Marina en 1937. El camino de Kudo para convertirse en un destacado piloto de cazas no fue espectacular ya que su primera misión en la FAMJ fue la de mecánico. Al ser admitido en el escalón de vuelo fue instruido como piloto de reconocimiento y, en octubre de 1941, fue destinado al GA de Tainan con el que, en un momento dado, entró en combate tanto en las Filipinas como en las Antillas Holandesas.

A primeras horas de la mañana del 29 de agosto de 1942, los B-17 de Port Moresby atacaron Rabaul y, de alguna forma, Kudo se las arregló para subir por encima de la formación con su avión de reconocimiento C5M Modelo 98 "Babs", reclamando un bombardero derribado y un segundo como probable gracias a la utilización de una bomba de explosión en el aire. Estas incursiones nocturnas estaban concebidas para quitarles a los defensores japoneses gran parte del sueño necesario más que para destruir blancos importantes (la precisión del bombardeo era mínima). Las tripulaciones de los bombarderos aliados consideraban estas salidas como el reparto de la leche ya que el fuego antiaéreo era impreciso y no había cazas nocturnos en el teatro de operaciones.



El personal del 253 GA posa para una fotografía en grupo en el campo de aviación de Tobera, Rabaul, en febrero de 1944. Tres de los mejores ases de la FAMJ están sentados en la segunda fila, se trata de Sadamu Komachi (el segundo por la derecha), Shigeo Fukumoto (el tercero por la derecha) y Tetsuzo Iwamoto (el cuarto por la derecha). Esta unidad comenzó a retirarse hacia Truk poco después de que se tomara esta fotografía, a partir del 20 de febrero de 1944. Los pilotos incapacitados, junto con 12 A6M inservibles, fueron abandonados, dejando Rabaul a su suerte. *(Y Izawa)*

El primer caza nocturno efectivo de Rabaul fue el rápido avión bimotor de reconocimiento de gran radio de acción J1N1 Gekko ("Irving"). Estaba equipado con una pareja de cañones de 20 mm., con disparo hacia arriba y hacia abajo, que fueron considerados inicialmente como ridículos por los oficiales de estado mayor en el CG de la Marina, resistiéndose tenazmente. Sin embargo, el Cdr Yasuna Kozono, segundo jefe del GA de Tainan y promotor del acoplamiento de las armas, insistió en esta configuración y cuando llegó a Rabaul el primer Gekko, el 10 de mayo de 1943, se ordenó al CPO Shigetoshi Kudo que realizara una prueba en combate.

Once días después, a las 03:20 horas, Kudo consiguió la primera victoria del caza nocturno Gekko sobre Rabaul después de que él y el observador Lt(jg) Akira Sugawara se encontraran con el B-17E 41-9244 del 64º BS, pilotado por el Maj Paul Williams, a las 03:20 horas. Deslizándose por debajo de la Fortaleza Aérea y sin ser detectado, Kudo ametralló la parte inferior del bombardero con un efecto devastador. "Oí una pesada explosión y luego varias pequeñas. El avión se ladeó hacia la izquierda y luego se estremeció...", contó más tarde el único superviviente, el M/Sgt Gordon Manuel.

Sin embargo, antes del amanecer todavía iban a suceder más cosas ya que Kudo y Sugawara encontraron otro B-17 a las 04:48 horas, aunque no alcanzó una posición de tiro eficaz. Veinte minutos más tarde colocó su avión por debajo de un segundo B-17 del 64º BS (41-9011), derribándolo envuelto en llamas. El CPO Kudo gastó 178 proyectiles para derribar dos B-17. Se había dado total validez al descabellado proyecto del Cdr Kozono.

Durante el transcurso del mes de junio, el CPO Kudo derribó un total de cinco B-17 por la noche, con una salida el 26 de junio en la que logró una doble victoria, el único superviviente de ambas tripulaciones fue el 2Lt José Holguin del B-17 (41-2430) del 65º BS, que se lanzó en paracaídas en territorio japonés y fue hecho prisionero de guerra.

El último derribo nocturno reconocido de Kudo se produjo el 7 de julio de 1943 cuando interceptó un Hudson sobre el campo de aviación de Buin. Al mes siguiente, el halcón nocturno de 23 años recibió de manos del Adm Junichi Kusaka, jefe de la 11ª Flota Aérea en Rabaul, una envidiable espada de gala como reconocimiento a su distinguido servicio.

Inicialmente, los norteamericanos creyeron que sus bajas nocturnas fueron debidas a razones operacionales, aunque no pasó mucho tiempo antes



El CPO Hideo Watanabe asumió el puesto de jefe del 204 GA a pesar de proceder de tropa. Por su espíritu combativo y por su servicio distinguido, recibió una espada de gala de manos del VAdm Jinichi Kusaka.

de que se dieran cuenta de que los cazas nocturnos de la FAMJ eran los culpables. Consecuentemente, la Fuerza Aérea del Ejército de EE. UU. cambió los ataques nocturnos por los diurnos, dejando de esta forma a los Gekko sin trabajo. Después de este cambio táctico, Kudo regresó a Japón en febrero de 1944, siendo destinado al GA de Yokosuka. Resultó gravemente herido en un accidente de aterrizaje en mayo de 1945 mientras todavía volaba con su grupo, de forma que sus heridas acabaron definitivamente con su carrera; en 1960, Kudo murió debido a complicaciones producidas por su vieja herida del aterrizaje.

El Ens Shigetoshi Kudo consiguió nueve victorias aéreas reconocidas, ganándose el apelativo de "Rey de la noche" por sus proezas nocturnas.

El WO Hideo Watanabe

La contraofensiva aliada en las Islas Salomón comenzó cobrándose un precio tan alto en las unidades de caza de los Zeros, y en sus insustituibles jefes, que pilotos de tropa experimentados, como Hideo Watanabe, tuvieron que asumir funciones de mando, puestos en los que los jóvenes pilotos trabajaron admirablemente bien.

Nacido en una familia de campesinos en la región de Fukushima en junio de 1920, Watanabe se incorporó a la Marina en Yokosuka poco después de cumplir los 17 años y finalizó su instrucción en vuelo en noviembre de 1941. Como piloto entrenado antes del estallido de la preguerra del Pacífico, Watanabe fue destinado al GA de Chitose, con base en las Islas Marshall, en marzo de 1942. Aproximadamente un año después fue trasladado al 204 GA en Bougainville, tomando parte en muchas acciones.

Junio de 1943 resultó ser un mes desastroso para el 204 ya que perdió muchos veteranos jefes de escuadrilla. En la 7ª, el CPO Yoshimi Hidaka (20 victorias) y el PO1/c Yasuji Okazaki resultaron muertos, mientras que el PO2/c Kenji Yanagiya resultó gravemente herido; estos tres veteranos formaron parte de la escolta de la desdichada misión del Adm Yamamoto. El 16 de junio llegó otro terrible golpe cuando el jefe del grupo, el Lt Zenjiro Miyano, y el Lt(jg) Takeshi Morizaki (jefe del Sqn y piloto de escolta de la misión de Yamamoto) no pudieron regresar. Ante la falta de oficiales cualificados y ante la escasez de suboficiales, el CPO Watanabe asumió el mando del Sqn, volando como jefe de la formación.

Watanabe se lanzaba contra las formaciones enemigas con tanto entusiasmo como sus predecesores, intentando dar ejemplo a sus desmoralizados pilotos. Sin embargo, esta táctica casi le costó la vida. Al final de la tarde del 26 de agosto, se enfrentó sin ayuda a un B-24 que había atacado Buin, derribándolo rápidamente; también reclamó un Wildcat (no participó ninguno en ese combate). Escoltando a los Liberator aquel día se encontraban los F4U Corsairs del VMF-214 y del -215; estos aviones se enfrentaron a los Zeros poco después del audaz ataque de Watanabe. El as de la FAMJ fue alcanzado gravemente por un Corsair que se colocó detrás de él y un fragmento de un proyectil del calibre 12,7 mm le impactó en la parte posterior de la cabeza, saliendo por el ojo derecho.

Para intentar zafarse de su atacante, el piloto herido lanzó violentamente su Zero en un picado, recuperando altura sólo en el nivel superior de las olas. A pesar de las heridas, Watanabe consiguió de alguna manera volver a la base y realizar un aterrizaje sin novedad. Mientras se recuperaba en el hospital de Rabaul, el Adm Junichi Kusaka, oficial al mando de la 11ª

Flota Aérea, honró al joven aviador con una espada de gala por sus servicios distinguidos. Posteriormente, regresó a Japón en barco para su hospitalización y, en junio de 1945, fue destinado al 1081 Grupo de Transporte.

A Hideo Watanabe se le reconocieron oficialmente 16 victorias. En la actualidad reside en la región de Fukushima.

EL WO RYOJI OHARA

Ryoji Ohara adquirió una considerable experiencia en combate en las Islas Salomón combatiendo contra los F4U Corsairs, y vivió para contarlo. Nacido en la región de Miyagi en febrero de 1921, ingresó en la Marina tan pronto como tuvo la edad necesaria y, posteriormente, finalizó la instrucción en vuelo en julio de 1942.

Ohara fue enviado a la base del 6º GA de Buin en octubre como piloto sustituto, consiguiendo su primera victoria el 23 de octubre de 1942 cuando su unidad se enfrentó a diez Wildcats del VMF-212 en Guadalcanal (no se perdió ningún avión de EE. UU.).

El 13 de mayo de 1943, Ohara volaba como compañero del jefe del GA, el Lt Zenjiro Miyano, cuando una fuerza combinada de 54 Zeros atacó los F4U de la Infantería de Marina sobre las Islas Russell. Lanzándose desde el lado del sol a 7.500 metros, los pilotos de la FAMJ atacaron una escuadrilla de cinco Corsairs del VMF-124 que volaban en círculo a 6.300 metros. Ohara consiguió derribar al jefe de los Marines, el Maj William Gise, en su primera pasada antes de que se entablara un feroz combate aéreo.

Al salir del combate, Ohara quedó separado de su escuadrilla y fue atacado por dos Corsairs. Uno de sus oponentes fue el 1Lt William Cannon, que persiguió a Ohara hasta medio camino de la Isla de Nueva Georgia antes de que el piloto japonés se decidiera a luchar por su supervivencia. En una maniobra desesperada de contraataque, Ohara disparó a sus perseguidores y reclamó haber derribado uno; el Corsair de Cannon resultó agujereado tres veces por proyectiles de 20 mm., pero consiguió llegar a la base. Después de perder de vista a sus atacantes, Ohara tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia en la Isla de Kolombangara, donde contó 38 agujeros de bala en su Zero.

Ohara combatió con distinción con el 204 GA antes de volver a Japón e integrarse en el GA de Yokosuka. Posteriormente, participaría en misiones de defensa del país hasta el 17 de agosto de 1945, cuando realizó su última salida, en la que se enfrentó a los B-32 Dominators que realizaban el reconocimiento fotográfico de Tokio.

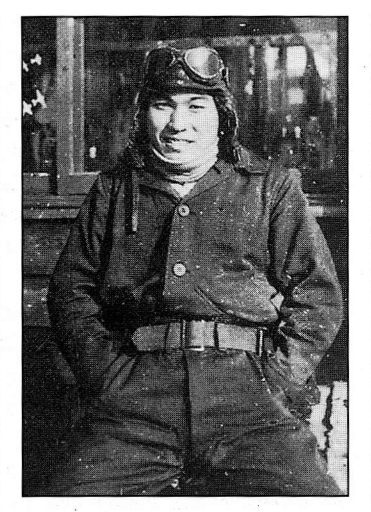
Apodado como el Asesino de Rabaul, el WO Ryoji Ohara reclamó 48 derribos. Después de la guerra, se integró en la Fuerza Aérea de Autodefensa de Japón antes de montar una academia de simuladores para pilotos de líneas aéreas. Ahora vive en Tokio totalmente retirado.

EL LT ZENJIRO MIYANO

Zenjiro Miyano fue el jefe más importante del 204 GA con innovadoras ideas (fue el primer piloto de la FAMJ en adoptar la eficaz formación de "cuatro cazas") y con destrezas de mando que todavía se veneran.

Nació en Osaka e ingresó en la Academia de la Marina con la 65ª promoción, superando la instrucción en vuelo en abril de 1940.

Como miembro del 12º GA, Miyano fue destinado a la Guerra de China pero llegó demasiado tarde para entrar en combate. Por consiguiente,



El WO Ryoji Ohara era conocido entre sus compañeros como el Asesino de Rabaul. Se mantuvo firme frente a los temidos F4U Corsairs en feroces combates aéreos en las Islas Salomón, siendo una de sus primeras víctimas el Maj William Gise, oficial al mando del VMF-124. ***(Maru)***

El Lt Zenjiro Miyano fue el primer piloto de la FAMJ que adoptó la eficaz formación, que utilizaban los estadounidenses, de cuatro cazas. Bajo su mando, su unidad reclamó más de 200 victorias. ***(Maru)***



se convirtió en oficial al mando de una brigada de marinería del 3º GA y participó en la incursión sobre Luzon en el primer día de la Guerra del Pacífico. Durante esta salida reclamó su primera victoria aérea.

Cuando el 3º GA se trasladó a las Antillas Holandesas, Miyano siguió realizando patrullas aéreas de combate. El 3 de marzo de 1942 estaba al frente de sus Zeros en un ataque de larga distancia contra la occidental ciudad portuaria australiana de Broome, en el que se destruyeron 22 aviones (casi todos hidroaviones llenos de evacuados holandeses) y numerosos vehículos e instalaciones.

Al regresar a la base con sus dos compañeros, Miyano se encontró con un DC-3 holandés pilotado por el Capt Ivan Smirnoff, el segundo mejor as ruso (con 12 victorias) de la I Guerra Mundial. El Dakota estaba lleno de personal militar, con sus familias, que huían de Bandung, en Java, hacia Australia buscando seguridad. Los tres Zeros dispararon repetidamente contra el avión de transporte y aunque Smirnoff resultó herido en el ataque, consiguió aterrizar el avión dañado en una playa. Antes de despegar, se le había confiado a Smirnoff una pequeña caja sellada que contenía una fortuna en joyas y que, accidentalmente, se perdió en el agua durante la evacuación del avión. Parte del contenido se recuperó posteriormente a los pocos años.

Al mes siguiente, se organizó el 6º GA, con el Lt Miyano como su oficial al mando de la brigada de marinería. Embarcado en el portaaviones *Junyo*, Miyano y sus hombres se dirigieron hacia las Islas Aleutianas con planes para atacar Midway después de realizar su misión inicial. El 3 de junio, Miyano mandaba una escolta de seis Zeros junto a los bombarderos "Val" como parte de una fuerza de ataque de varios portaaviones, enviada para atacar Dutch Harbor. Al día siguiente, a las 18:00 horas, Miyano volvió a llevar a sus Zeros nuevamente al blanco, aunque esta vez los P-40E del 11º Sqn de Cazas de la Fuerza Aérea de EE. UU. se opusieron al ataque. A los japoneses se les reconocieron seis Warhawks derribados, mientras que los norteamericanos reclamaron un Zero y tres "Vals". El *Junyo* no pudo participar en la Batalla de Midway, aunque sobrevivió al desastre y regresó a puerto el 24 de junio.

Debido al feroz contraataque de las fuerzas aliadas en las Islas Salomón, se transmitió al Alto Mando Naval la inmediata necesidad tanto de cazas como de pilotos y, el 7 de octubre de 1942, el Lt Miyano asumió el mando de 27 Zeros (junto con equipos y personal de tierra) a bordo del portaaviones *Zuiho* con destino a Rabaul. Una vez que estuvo completamente formada en tierra, la unidad se trasladó a su base avanzada de Buin, donde el 6º GA se reorganizó como el 204 GA.

Una vez en el frente, el Lt Miyano comenzó inmediatamente a analizar la táctica de los cazas norteamericanos, diseñando sus propias maniobras de contraataque, que incluían la copia de la eficaz formación de escuadrillas de cuatro aviones de la Aviación del Ejército de EE. UU. y el desarrollo de nuevas tácticas de bombardeo para los cazas. En marzo de 1943, Miyano se convirtió en el jefe del grupo y mientras la mayoría de los oficiales carecían de experiencia y confiaban en los pilotos de tropa para garantizar su supervivencia, él siempre estuvo al frente, dando ejemplo a los demás (y reclamando muchos derribos en este proceso).

El 16 de junio de 1943, la suerte de Miyano se acabó ya que fue derribado y muerto, mientras escoltaba a los bombarderos enviados para

atacar las posiciones enemigas de Lunga. Sus victorias sumaban dieciséis en el momento de su muerte.

La Publicación nº 72 de todas las unidades de la Marina promulgó un doble ascenso póstumo hasta Cdr, señalando que la unidad del Lt Miyano había derribado 228 aviones en el aire y dañado 76.

EL LT CHITOSHI ISOZAKI

Chitoshi Isozaki fue uno de los grandes veteranos de la fuerza de cazas de la Marina que prestó sus servicios en el frente durante trece años. Muy respetado entre sus compañeros, logró la poco frecuente distinción de haber llegado a oficial desde su humilde comienzo como recluta marinero.

Isozaki nació el 12 de enero de 1913 en la región de Aichi y, después de finalizar sus estudios en el instituto de enseñanza media, se alistó en la Marina. Comenzó la instrucción en vuelo en octubre de 1932 y finalizó en marzo del año siguiente, para prestar sus servicios a continuación como instructor de vuelo. Uno de sus alumnos durante este periodo de enseñanza en su carrera fue el renombrado as Saburo Sakai.

Cuando estalló la Guerra de China en 1937, Isozaki realizó misiones de combate desde los portaaviones *Ryujo* y *Kaga*. A finales de 1939, fue destinado al 12º GA, participando en más combates pero sin conseguir victorias.

En octubre de 1941, ya como el WO Isozaki, fue trasladado al GA de Tainan y prestó sus servicios en las Antillas Holandesas, antes de volver a Japón para trabajar como instructor, una vez más, en el campo de aviación de Omura cuando su antigua unidad fue enviada a Rabaul.

En abril de 1943, Isozaki fue ascendido a alférez de fragata después de más de diez años de servicio. Resultaba poco frecuente que el personal de tropa llegara a oficial y el ascenso de Isozaki fue una prueba de su destreza y de su capacidad de mando. En ese mismo mes se le ordenó integrarse en el 251 GA de Rabaul.

Aunque el Lt Chitoshi Isozaki participó en la Guerra de China, no consiguió su primera victoria hasta junio de 1943. A pesar de ser superado en número por los norteamericanos, Isozaki todavía fue capaz de conseguir más de una docena de victorias hasta el final de la guerra. *(Y Izawa)*



El 16 de junio de 1943, el Ens Isozaki consiguió su primer derribo cuando se enfrentó a los cazas de EE. UU. y Nueva Zelanda en las Islas Russell. Cuando fue enviado a casa a Japón en marzo de 1944 había prestado sus servicios con los GAs 204 y 205 en Bougainville y en Rabaul, consiguiendo cerca de una docena de victorias.

En Japón, Isozaki estuvo durante poco tiempo con el 302 GA de Atsugi junto con su compañero de los viejos tiempos, el Ens Sadaaki Akamatsu; ambos habían instruido intensamente a muchos pilotos y varios veteranos atribuyen a estos dos maestros su supervivencia.

En mayo de 1945, el Lt(jg) Isozaki entró en el elitista 343 GA, que estaba equipado exclusivamente con el caza Shiden-Kai ("George"). Como jefe de la brigada de marinería del 301 Sqn apenas entró en combate durante los meses restantes de la guerra.

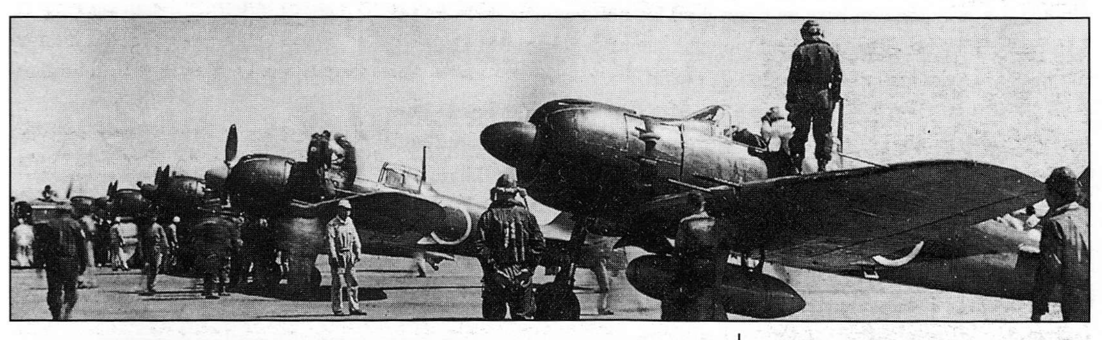
Chitoshi Isozaki realizó más de 4.000 horas de vuelo durante su carrera. Este modesto caballero comentó que nunca llegó a saber exactamente cuál había sido su recuento final, pero parece ser que más de 12 se acercaría a la realidad. Como un veterano y respetado miembro del 343 GA y de la Asociación de Pilotos de los Cazas Zero, regentó una pequeña tienda de ultramarinos en la ciudad de Matsuyama hasta que murió el 20 de junio de 1993.

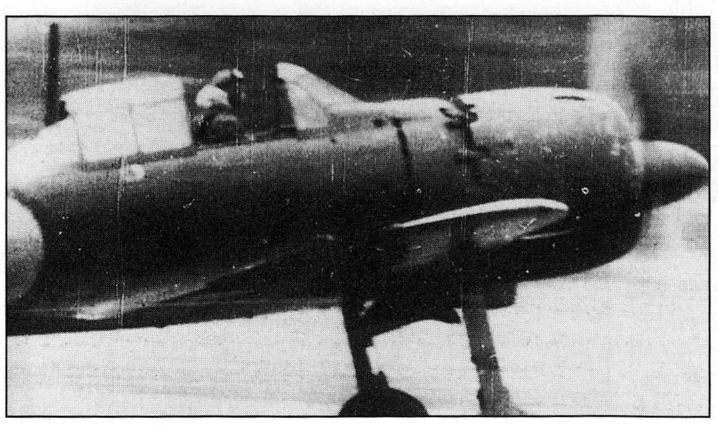
DEL PACÍFICO CENTRAL A LAS ISLAS FILIPINAS

A mediados de 1944 el destino de las acciones de guerra de Japón estaba decidido ya que la apisonadora naval estadounidense rodeó algunos de los baluartes del enemigo en el Pacífico Sur en su carrera hacia las Filipinas. Los submarinos aliados merodeaban por las vías marítimas mientras que los aviones bombardeaban y castigaban los campos de aviación, el tráfico marítimo y los depósitos de suministros.

Mientras los Aliados machacaban Rabaul, el Adm Chester Nimitz dirigió su flota hacia el Pacífico Central. La organización adoptada por los estadounidenses desarrollaba en primer lugar pesados bombardeos navales para suavizar las defensas japonesas antes de que la infantería de marina, seguida de la infantería del ET, atacara las islas. Utilizando esta táctica, a finales de noviembre de 1943 las Islas Gilbert cayeron bajo control aliado. Inmediatamente después de la invasión, los ingenieros de la Marina de EE. UU. construyeron pistas de aterrizaje en las Islas Gilbert para posibilitar que la aviación atacase las Islas Marshall. Éstas últimas resultaron ser posteriormente difíciles de defender para los japoneses ya que había

Los pilotos se preparan para subir a los A6M5c, armados y con los depósitos de combustible llenos, en algún lugar de las Filipinas en 1944 *(vía Aerospace Publishing)*





Con su Sakae 21 estremeciéndose delante de él y con el pañuelo de seda hinchándosele alrededor del cuello mientras se forma la estela por la creciente aceleración del caza, el anónimo piloto de un A6M5 despega, quizá por última vez, hacia el combate contra unas fuerzas aliadas superiores.
(vía Aerospace Publishing)

esparcidos cientos de pequeños atolones de coral en un radio de más de 600.000 kilómetros cuadrados.

El 252 GA había facilitado una modesta defensa aérea para las Islas Marshall desde sus bases en las Islas de Roi y Wake desde febrero de 1943, aunque apenas entraron en combate hasta septiembre cuando los B-24 comenzaron las incursiones contra sus campos de aviación. El 5 de octubre de 1943, la aviación de los portaaviones de EE. UU. atacó la Isla de Wake y los Hellcats de los portaaviones *Cowpens, Essex, Lexington* y *Yorktown* superaron abrumadoramente a los 26 Zeros enviados para enfrentarse al ataque; 16 A6M no pudieron volver.

Cuando sonó la alarma en Roi, el Lt Yuzo Tsukamoto reunió a seis Zeros como escolta de los siete bombarderos "Betty" enviados para reforzar las defensas de Wake. En lugar de ayudar a defender la isla, esta formación se convirtió simplemente en más forraje para los Hellcats ya que fue interceptada por los cazas de la Marina a unos 50 kilómetros de su destino. Sólo tres aviones, incluyendo el de Tsukamoto, aterrizaron finalmente en Wake.

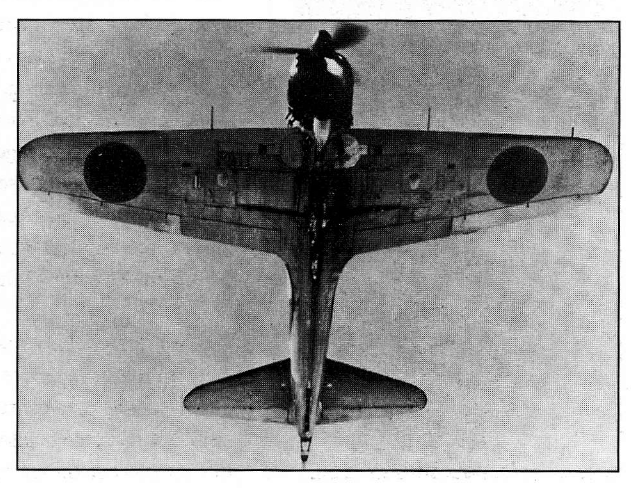
Con pocos aviones disponibles, el 252 GA intentó contraatacar pero fue detectado por los radares aliados e interceptado en todas las ocasiones. Aunque en diciembre quedaban unos 30 Zeros en Taroa, las incursiones aéreas de los portaaviones contra la isla destruyeron la mayoría de los cazas en tierra, mientras que el resto fue derribado en desiguales combates aéreos. El último tuvo lugar el 29 de enero y, como la mayoría de los enfrentamientos anteriores, no sirvió para nada.

El camino estaba ya completamente despejado para el asalto contra las Islas Marianas. Si caían, las fuerzas aliadas estarían situadas perfectamente para un ataque directo contra Japón, contra las Filipinas y contra Nueva Guinea. La aviación con base en tierra y en los portaaviones de la FAMJ se reunió para defenderse contra el violento ataque previsto y, el 11 de junio de 1944, comenzó el bombardeo de Guam.

El 19 de junio, la AT 58º del Adm Marc Mischer, compuesta por 18 portaaviones y más de 475 Hellcats, se enfrentó a la armada de nueve portaaviones del VAdm Jisaburo Ozawa y más de 450 aviones. La Batalla del Mar de Filipinas fue la última vez en la que la Marina Imperial poseyó fuerza suficiente para desafiar a la Flota del Pacífico de EE. UU. Aunque fuerte en cifras, los Sqns de la FAMJ estaban limitados por la falta de una táctica de combate coordinada y de pilotos bien preparados. El resultado final fue la derrota total de las formaciones japonesas por enjambres de Hellcats acechantes que las aniquilaron; la masacre aérea fue tan unilateral que fue denominada por los pilotos de los F6F participantes como el tiro al pato de las Marianas. El 343 GA quedó literalmente destruido en esta acción y tuvo que disolverse el 10 de julio.

Cuando finalmente se evaporó el humo de los dos días de combate, los japoneses habían perdido los portaaviones *Shokaku, Taiho* y *Hiyo* y habían sufrido daños graves en el *Zuikaku* y en el *Chiyoda*. También perdieron más de 300 aviones, tripulaciones y pilotos veteranos. Éste había

Esta vista por debajo de un A6M5 Zeke 52 muestra a este caza básico de la FAMJ en una perspectiva plana casi perfecta. El Modelo 52 fue el más prolífico de todas las versiones del Zero, fabricándose más de 6.000. *(vía Aerospace Publishing)*



sido el peor desastre militar de Japón hasta la fecha y rompió la columna vertebral de la FAMJ en el Pacífico de forma definitiva.

El RAdm Joseph Clark, al mando de la AT 58.1, se dirigió hacia Iwo Jima para otra confrontación decisiva. Sus pilotos habían conseguido muchas victorias el 15 de junio sobre la isla y todavía querían otro bis; el tiro al pato de las Marianas simplemente había avivado su voraz apetito. Aunque Iwo Jima apenas era una minúscula isla volcánica, su posición estratégica la convertía en un premio muy valioso ya que los cazas Zero con base allí suponían una seria amenaza para los B-29 enviados a bombardear Japón.

El GA de Yokosuka fue enviado a Iwo Jima en junio y llegó durante una pausa en los bombardeos. El día 24 los pilotos de esta unidad, en su primer combate en la isla, junto con los de los GAs 252 y 301, resultaron gravemente diezmados por los Hellcats de la AT 58.1. Más de 80 Zeros salieron y sólo alrededor de la mitad volvió.

El segundo y tercer combate de los Zeros de Iwo Jima tuvieron lugar el 3 y el 4 de julio cuando, a pesar de los heroicos esfuerzos de los defensores, el GA de Yokosuka perdió a 22 pilotos veteranos, incluyendo a su jefe el Lt Sadao Yamaguchi (un consumado as con 12 victorias). Los buques de guerra estadounidenses destruyeron posteriormente muchos aviones en los campos de aviación con sus grandes cañones, haciendo que el distinguido GA de Yokosuka se convirtiera en una unidad sin aviones. Los supervivientes fueron evacuados al continente y la isla quedó abandonada a su destino.

El Ens Isamu Miyazaki fue un piloto caballeroso que le perdonó la vida a un enemigo que pilotaba un Hellcat muy dañado. Su unidad fue destruida en las Islas Marshall, aunque él sobrevivió, finalizando la guerra con 13 victorias. ***(I Miyazaki)***



Mientras la AT de EE. UU. barría el Pacífico Central, los japoneses se preparaban para el ataque decisivo al ordenar a la 1ª Flota Aérea de Davan, en las Filipinas, que detuviera el avance aliado. Sin embargo, ésta era una misión imposible ya que a las unidades de la flota le faltaban pilotos preparados, combustible y aviones. La humillante derrota del VAdm Ozawa en la Batalla del Mar de Filipinas obligó a la FAMJ a adoptar medidas desesperadas en su lucha contra los Aliados.

La invasión de las Filipinas comenzó el 23 de octubre de 1944 cuando las tropas desembarcaron en Leyte. El consiguiente enfrentamiento naval, bautizado como la Batalla del Golfo de Leyte, supuso la pérdida de dos grandes acorazados de Japón, el Yamato y el Musashi.

Con las cosas yendo de mal en peor para los japoneses, el VAdm Takijiro Onishi, oficial al mando de la 1ª Flota Aérea, creó las temidas Unidades Suicidas Kamikazes; esta drástica idea consistía en equipar un caza Zero con un bomba de 250 kg. y conseguir voluntarios para lanzarse contra las cubiertas de los portaaviones. Los escasos cazas Zero restantes actuarían como escoltas para proteger a los kamikazes ante la acechante aviación enemiga y también para observar los resultados.

"No teníamos nada que decir contra las operaciones kamikazes porque pensábamos que íbamos a morir de todas formas", comentó el ex piloto de los Zero Masahiro Mitsuda. "No pensamos si iba a ser un esfuerzo inútil o no".

Incluso los pilotos oficiales como el Lt Cdr Iyozoh Fujita (un héroe en Midway) reflejaban estos sentimientos: "Teníamos pocos aviones y nada de combustible para instruir a los pilotos así que no teníamos otra opción".

Sin esperanza de supervivencia, los pilotos se ofrecieron voluntarios en gran número con un sentimiento de hiperpatriotismo ante la posibilidad de

atacar al enemigo. Como incentivo añadido, se prometió un doble ascenso para los kamikazes que murieran.

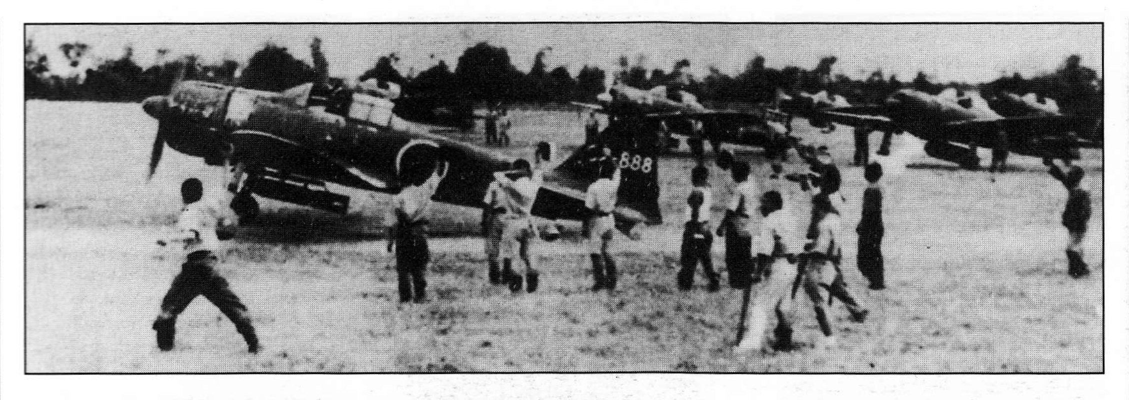
El primer ataque suicida con éxito tuvo lugar el 25 de octubre cuando los Zeros cargados de bombas del 201 GA hundieron el portaaviones de escolta *St Lo* y dañaron a otros seis. Las noticias de este éxito inicial se propagaron como el fuego, renovando la decaída moral de todo el país.

Sin embargo, las fuerzas aliadas adoptaron rápidamente contramedidas con patrullas de combate aéreo y grupos de destructores aislando a los portaaviones dentro de su primera línea de defensa. Por lo tanto, los éxitos posteriores resultaron cada vez más escasos y cientos quedaron en el olvido; el 201 GA firmó su defunción en la campaña de las Filipinas.



El Ens Saburo Seito consiguió su primera victoria el 1 de febrero de 1943 (un F4F sobre Guadalcanal). Posteriormente, derribaría ocho aviones enemigos combatiendo en Rabaul y Bougainville en un periodo de una semana. Saito reclamó su último derribo el 24 de octubre de 1944 al este de Luzon, aunque resultó gravemente herido durante esa misma acción en la que tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la playa de la Bahía de Lamon. Repatriado a Japón, finalizó la guerra con al menos 18 victorias. *(Maru)*

Los veteranos pilotos del famoso GA de Yokosuka combatieron contra un número superior de Hellcats en Iwo Jima durante junio y julio de 1944. Los ases que se pueden ver aquí son: Ryoji Ohara (48 victorias, fila delantera a la izquierda); Masami Shiga (16 victorias, fila de atrás, segundo por la izquierda); Tomita Atake (10 victorias, tercero por la izquierda); y Kiyoshi Sekiya (11 victorias, a la derecha). *(Y Izawa)*



Campo de aviación de Mabalacat, en las Filipinas, el 25 de octubre de 1944, mientras se prepara para salir el vuelo kamikaze del Lt Yukio Seki, con sus escoltas acompañantes, en el primer ataque suicida realizado contra los buques de guerra de EE. UU. *(Maru)*

El pie de esta fotografía oficial de la Marina de EE. UU. dice así: "Un piloto *kamikaze* japonés rueda por la pista con su caza "Zero" cargado de bombas hacia la posición de despegue en un campo de aviación filipino durante las operaciones de Leyte en octubre-noviembre de 1944. Sus compañeros le saludan según va pasando el avión delante de ellos". *(vía Aerospace Publishing)*

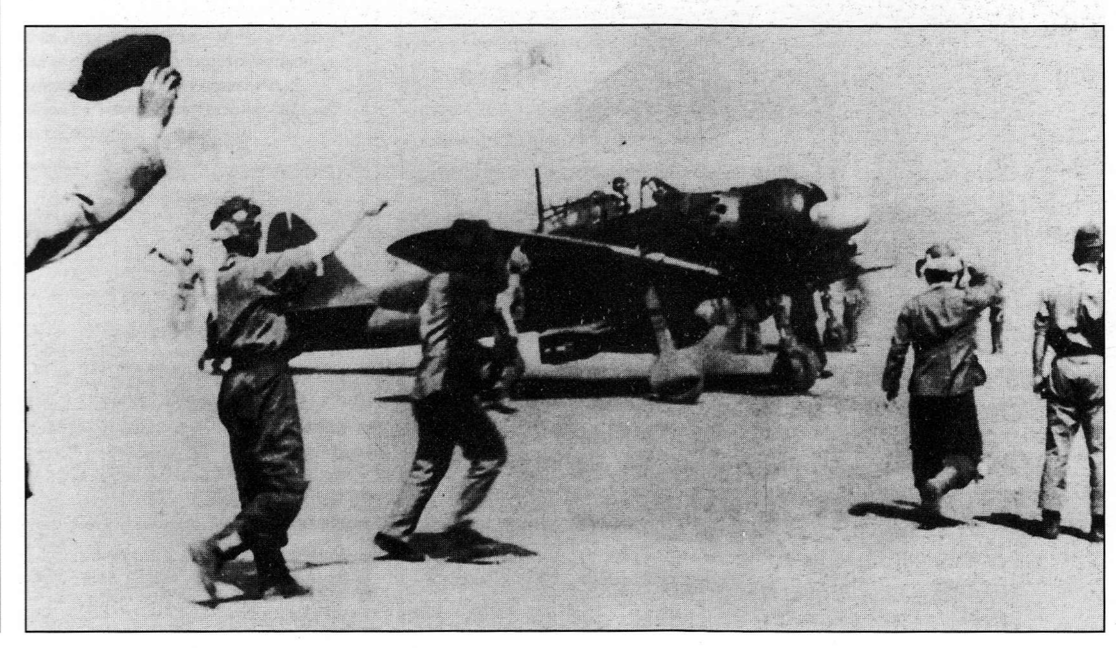
Mientras las fuerzas de tierra aliadas invadían Luzon y se quedaban bloqueadas en la acción terrestre, las unidades navales continuaban su avance hacia Japón.

El Ens Isamu Miyazaki

Isamu Miyazaki le perdonó en una ocasión la vida a un piloto de caza de EE. UU., lo cual era un acto caballeroso totalmente ajeno a la filosofía de la FAMJ de no dar cuartel al enemigo.

Nacido en la región de Kagawa en octubre de 1919, se alistó en la Marina en 1936 y trabajó como marinero raso antes de ofrecerse voluntario para la instrucción en vuelo. Finalizó su curso en noviembre de 1941 y, doce meses después, llegó a Rabaul con el 252 GA.

El 12 de noviembre, Miyazaki pilotaba uno de los 30 Zeros que escoltaban a 19 bombarderos "Betty", equipados con torpedos y enviados para atacar los buques de transporte cerca de Punta Lunga. Los pilotos de la infantería de marina del VMF-112 y -121, junto con los P-40 de la Fuerza Aérea de EE. UU., interceptaron la formación japonesa produciéndose un gran combate aéreo; la primera acción de Miyazaki finalizó con el derribo de un F4F.





El gran as WO Hiroyoshi Nishizawa se convirtió en un reticente instructor durante la instrucción masiva de pilotos para los Zero. Aquí se le puede ver en 1944 con sus alumnos. De vuelta en el frente, realizó la escolta de los kamikazes del Lt Yukio Seki el 25 de octubre de 1944. Al día siguiente, Nishizawa fue derribado y murió en un avión de transporte. *(Sakaida)*



El Ens Yoshinao Kodaira comenzó su carrera como piloto de combate en China y, posteriormente, combatió en la Batalla del Mar del Coral, en las Islas Salomón y en Guadalcanal. Durante la Batalla del Golfo de Leyte derribó un Hellcat, pero el 8 de noviembre resultó herido en un accidente al despegar y fue enviado a Japón. Finalizó la guerra con 11 victorias. *(Sakaida)*



El WO Kazuo Sugino entró en combate por vez primera el 2 de noviembre de 1943 en Rabaul, derribando dos aviones. Más tarde, se integraría en el 634 GA y participó en muchas acciones en Formosa y en las Filipinas, antes de finalizar la guerra como instructor de pilotos kamikazes. En más de 495 misiones reclamó 32 victorias. *(Maru)*



Un veterano de Rabaul, el CPO Takeo Tanimizu, prestó sus servicios posteriormente en Formosa con el GA de Tainan durante el verano y el invierno de 1944, luchando contra los B-24 y los P-51 de la Fuerza Aérea de EE. UU. El 3 de noviembre de 1944 fue derribado por un P-51 en Amoy Harbour, en China, sobreviviendo con gravísimas quemaduras. Después de su recuperación se ofreció voluntario como kamikaze pero fue rechazado. *(T Tanimizu)*



Esta poco frecuente fotografía muestra una cámara de instrucción acoplada a la parte superior del ala de un viejo A6M2 Zero 21; esta modificación se utilizó estrictamente para funciones educativas. El Lt Masatake Hayasaki (a la derecha) fue piloto instructor del 256 GA en el campo de aviación de Lunghwa, Shangai, China. *(Familia Hayasaki)*

El 252 GA realizó salidas desde Rabaul, Ballale (Bougainville), Lae y Munda, periodo en el que Miyazaki adquirió una considerable experiencia en duros combates en las Islas Salomón.

El 1 de febrero de 1943, se ordenó al 252 que fuera a las Islas Marshall, donde el nivel de combates disminuyó hasta el otoño cuando los cazas de los portaaviones estadounidenses atacaron las Islas Gilbert. Posteriormente, Miyazaki se enfrentó a los B-24 que habían llegado para suavizar los blancos para la inminente invasión.

El 30 de enero de 1944 Miyazaki combatió en la última batalla de su GA. En su segunda salida cuatro Zeros tomaron parte en un desigual combate aéreo en el que tres de ellos sufrieron daños que les obligaron a retirarse. Sólo entonces, Miyazaki se encontró por casualidad con un solitario Hellcat dañado que volaba a 30 metros por encima del mar; se colocó detrás del norteamericano hasta que tuvo la seguridad de que su oponente no podría combatir. Al colocarse a su lado, miró al piloto que "tenía tal expresión de lástima en su cara que no tuve el valor de derribarlo así que le dejé marchar", comentó más tarde este as. El Ens Fletcher Jones del VF-10 amerizó finalmente con su caza pero se ahogó.

Con la destrucción del 252 GA, Miyazaki volvió a Japón en febrero como uno de los tres únicos pilotos supervivientes. En enero de 1945 se incorporó al elitista 343 GA, realizando salidas para la defensa del país hasta la rendición.

Isamu Miyazaki consiguió al menos 13 victorias.

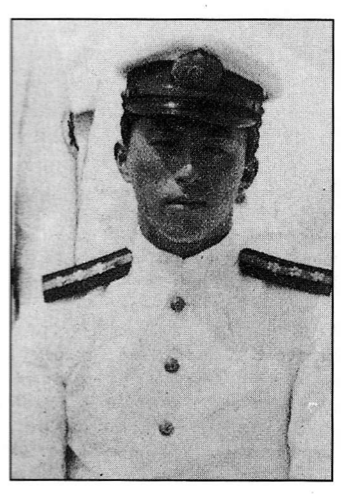
EL LT CDR AYAO SHIRANE

Cuando se pregunta quiénes fueron los mejores jefes de cazas de la FAMJ, siempre se menciona el nombre de Ayao Shirane, junto con el de Mochifumi Nango y algunos otros. Shirane nació en una prominente familia de Tokio (1916), y su padre llegó a ser secretario de Estado del gobierno japonés. Finalizó la Academia Naval de Etajima con la 64ª Promoción.

Como oficial de cubierta de la Academia, el Ens Shirane recibió la instrucción en vuelo y finalizó su curso en marzo de 1939, convirtiéndose en piloto de caza. Destinado al 12º GA en China, participó en la incursión contra Chungking el 19 de agosto de 1940 cuando el nuevo caza Zero hizo su aparición en combate. El Lt Tamotso Yokoyama mandó una docena de Zeros en una misión de escolta de los bombarderos, aunque no se encontró con ningún caza enemigo.

El 13 de septiembre, el Lt(jg) Shirane dirigía la segunda división (seis cazas) de los 13 Zeros bajo el mando del Lt Saburo Shindo en el verdadero bautizo de fuego de los cazas Zero. Después de escoltar a los bombarderos "Nell" hasta Hankow, aparecieron los cazas chinos para desafiar a los japoneses y, en el posterior y desigual combate, los 13 pilotos de los cazas de la FAMJ reclamaron el derribo de los 27 cazas enemigos. El propio Shirane consiguió derribar un avión, su primera victoria aérea. El Adm Shigetaro Shimada, oficial al mando de la Flota Aérea en China, envió

El Lt Ayao Shirane fue un mando de cazas respetado en cuya unidad se probó en combate el nuevo caza "George" contra los norteamericanos en las Filipinas. *(Y Izawa)*



posteriormente un elogio especial a la unidad para recalcar este acontecimiento histórico.

Cuando estalló la Guerra del Pacífico, el Lt Shirane se encontraba en el portaaviones *Akagi* como oficial al mando de la brigada de marinería. Aunque no participó en la incursión contra Pearl Harbor, sí tomó parte en la Batalla de Midway en junio de 1942, al mando de 18 bombarderos "Val" y nueve cazas de escolta Zero en un ataque contra la propia Isla de Midway. A la finalización de su misión, el grupo de Shirane volvió al portaaviones para realizar patrullas aéreas de combate sobre el buque, aunque no pudo evitar que el *Akagi* fuera atacado por los bombarderos de EE. UU.; el barco se hundió aquella noche.

A continuación, el Lt Shirane fue trasladado al portaaviones *Zuikaku* para asumir las funciones de oficial jefe de la brigada de marinería. Permaneció en este puesto, participando en acciones en la Batalla de las Islas Salomón orientales y en la Batalla de Santa Cruz, hasta noviembre de 1942, momento en el que fue destinado al GA de Yokosuka con base en tierra.

En noviembre de 1943, Shirane fue asignado el recién organizado 341 GA; esta unidad se había formado originalmente para utilizar los nuevos cazas Shiden ("George"). Sin embargo, las entregas se retrasaron de forma importante y no fue hasta febrero de 1944 cuando el primer grupo de aviones llegó justo a tiempo para que comenzaran los ejercicios de instrucción. En julio, el GA se dividió en dos Sqns y Shirane se convirtió en el oficial al mando del 401. A pesar de la instrucción intensiva, la unidad sufrió muchos reveses debido a la falta de experiencia de los pilotos y a los defectos de diseño que plagaban el nuevo caza.

En octubre, el Lt Cdr Shirane llevó su unidad hasta el campo de aviación de Mabalacat, en Luzon, donde inmediatamente entraron en acción. Al atacar a las fuerzas enemigas en Leyte sufrieron muchas bajas a manos de los grupos de cazas, numéricamente superiores, de la Fuerza Aérea de EE. UU.

El 24 de noviembre de 1944, Ayao Shirane murió en un combate aéreo contra los P-38 del 433 Sqn Aéreo, cerca de la Isla de Ponson, en la costa occidental de la Isla de Leyte. En el momento de su muerte tenía en su haber nueve victorias aéreas oficialmente reconocidas.

Las excelentes dotes organizativas del Lt Cdr Shirane, y su capacidad para mandar la tropa, le granjearon las simpatías tanto de sus subordinados como de sus superiores.

EL ENS MINORU HONDA

Este joven piloto tuvo una milagrosa carrera que incluso llegó a incluir un regreso de la muerte. Honda atribuyó su supervivencia en la guerra a las tres normas siguientes: 1) no estar demasiado ávido de derribos; 2) saber cuándo y cómo escapar; y 3) mantenerse alerta, estar inquieto y localizar al enemigo primero.

Minoru Honda nació en la región de Kumamoto en 1923, alistándose en la Marina y comenzando la instrucción en vuelo en octubre de 1939. Cuando todavía se encontraba en la instrucción casi se mató al engancharse con un remolque de blancos. Había jurado alcanzar su blanco a cualquier coste debido a su fracaso en el ejercicio anterior y, afortunadamente para él, el blanco cayó en el último momento, salvando su vida aunque, posteriormente, recibió una severa amonestación de sus superiores.



El Ens Minoru Honda sufrió una gran humillación a manos de sus superiores cuando regresó vivo de una misión después de haber sido declarado muerto. Albergó un odio intenso contra los oficiales y también manifestó su oposición a los ataques suicidas kamikazes. ***(Y Izawa)***

En abril de 1942 Honda fue destinado al GA de Kanoya y su primer combate tuvo lugar cuando él y su escuadrilla de ocho aviones interceptaron nueve Buffalos de la RAF sobre Singapur. En su nerviosismo al ver al enemigo, no pudo ni soltar su depósito suplementario ni disparar sus ametralladoras. En una de las peores demostraciones de disciplina de combate aéreo, recuerda Honda, "todos nos separamos individualmente y ascendimos y bajamos como locos. No hubo un solo derribo por ninguna parte y todo el mundo escapó sin daños". Este neófito de 19 años, con 95 horas de vuelo en el Zero, quedó posteriormente separado del resto durante el barullo aéreo y fue el último en volver a la base. Otra severa reprimenda le esperaba.

En septiembre, Honda llegó a Rabaul donde participó en muchos enfrentamientos aéreos en Nueva Guinea oriental y en las Islas Salomón. En este periodo, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la Isla de Kolombangara y cuando se le acercó un grupo de nativos curiosos, Honda sacó una bolsa de caramelos en una mano y una Browning automática en la otra. Los nativos eran amistosos y atendieron sus necesidades durante diez días hasta que fue rescatado.

Mientras tanto, el PO1/c Honda había sido dado por muerto. Había recibido un doble ascenso póstumo, poco frecuente, por sus servicios distinguidos; y mientras que él esperaba un recibimiento de héroe a su vuelta, fue castigado una vez más. Sus superiores inmediatos no deseaban realizar una corrección en el informe de baja de un humilde soldado de tropa por lo que durante siete días seguidos se le ordenó realizar misiones a larga distancia solo en territorio enemigo con la esperanza de que no volviera vivo. Finalmente, cuando un oficial superior se enteró del asunto fue retirado de las misiones suicidas, se le devolvió a la vida y se le retiró el doble ascenso; un ascenso de graduación de esta categoría para un soldado de tropa vivo no hubiera tenido precedentes.

En abril de 1944, Honda fue trasladado al 407 Sqn de Caza y más tarde combatió en las Filipinas. Allí instruyó a jóvenes novatos para los ataques kamikazes, una tarea que le dejó totalmente desmoralizado. Honda se quejó amargamente ante sus superiores por la estupidez de utilizar a sus subordinados como bombas humanas.

Su último destino fue en el elitista 343 GA. Aunque fue un jefe estricto e implacable, según sus compañeros supervivientes, Honda salvó su vida gracias a su férrea instrucción.

"Uno de nuestros mayores problemas era que estábamos educados en el lema de que la mente, por encima de la fuerza, puede ganar una guerra", señaló Honda después de la guerra. "Combatíamos con el espíritu y nos decían que los norteamericanos eran vagos y demás. Esto no era cierto. Los pilotos norteamericanos eran muy valientes y extremadamente valerosos. Al contrario que nosotros, no asumían riesgos estúpidos. Nuestro sistema de mando no era tan flexible como el de nuestro enemigo. Los norteamericanos aprendían de sus errores y desarrollaban mejores aviones y mejores técnicas de combate, mientras nosotros nos aferrábamos religiosamente a la posición del 'lobo solitario' en el caza Zero para un hombre..., vaya error".

Honda derribó al menos 17 aviones enemigos, aunque él calcula que alcanzó a 40 ó 50 antes de dejar de contar. Después de la guerra se convirtió en piloto de pruebas y pasó mucho tiempo en EE. UU., pilotando el Mitsubishi MU-2.

APÉNDICES

Las unidades de vuelo de la FAMJ

Las unidades de vuelo de la FAMJ estaban organizadas en gran medida como sus adversarias de las fuerzas aéreas aliadas. La Marina y el ET de Japón disponían de sus propias fuerzas aéreas, no existiendo una fuerza aérea independiente como la alemana Luftwaffe o la británica Royal Air Force.

La unidad fundamental de la FAMJ era el GA *(Kokutai)*. Se utilizaba el término Kokutai para referirse a los GAs de la FAMJ, mientras que se utilizaba el término Sentai para la Fuerza Aérea del Ejército de Japón y, dependiendo del tamaño de la unidad, controlaban entre 36 y 64 (o más) aviones.

Los GAs se identificaban con nombres o con números. Los grupos con nombres estaban asociados a la base o al mando aéreo (GA de Yokosuka, GA de Sasebo). Excepto en algún caso, como el GA de Tainan, la mayoría de las unidades que fueron a ultramar abandonaron sus nombres y recibieron designaciones numéricas (el GA de Kanoya se convirtió en el 253 GA, por ejemplo). Los GAs con números entre el 200 y el 399 eran unidades de caza, mientras que los que tenían entre el 600 y el 699 controlaban una combinación de aviación. Las unidades de hidroaviones estaban numeradas del 400 al 499. Los portaaviones eran demasiado pequeños para albergar a GAs completos por lo que las unidades de a bordo tomaban sus nombres de los buques en los que estaban embarcadas (por ejemplo, el Sqn de Caza del *Shokaku*).

Los GAs se dividían en tres o cuatro Sqns *(hikotai)* y cada Sqn disponía de 12 a 16 aviones. Podían estar bajo el mando de un Lt (jg), de un WO o incluso de un chief PO con experiencia.

La mayoría de los pilotos eran soldados de tropa y no oficiales, al contrario que sus adversarios aliados. Contrariamente a la creencia popular, mientras que muchos oficiales no aviadores no se relacionaban con sus subordinados de tropa, los pilotos oficiales llegaron a mantener estrechas relaciones con ellos. Un piloto de los Zero explicó que:

"Aquellos inexpertos tenientes no sabían cómo combatir y podían ser derribados a la primera. Por lo tanto, se les asignaba un veterano de tropa para protegerles. Si era impopular, su compañero podía quedar separado durante el combate y, seguramente, el oficial moriría. ¿Lo entienden?"

La unidad operativa más pequeña dentro del Sqn era la escuadrilla o sección *(shotai)*, que estaba compuesta por tres o cuatro aviones; normalmente en un Sqn había cuatro escuadrillas. Inicialmente, la escuadrilla estaba compuesta por tres aviones. Sin embargo, el Lt Zenjiro Miyano fue el primero en copiar y adaptar de forma efectiva la formación de escuadrilla de cuatro aviones de los norteamericanos en 1943. Las posiciones uno y tres eran ocupadas por veteranos con experiencia, mientras que las posiciones dos y cuatro eran ocupadas por novatos. Esta combinación garantizaba un mayor grado de supervivencia para los nuevos pilotos, además de permitirles aprender de sus mentores las destrezas cruciales del combate. En 1944 ya habían desaparecido en gran medida las escuadrillas de tres cazas. Por medio de una dura experiencia se había descubierto que el que sobraba en una escuadrilla de tres cazas normalmente quedaba separado en combate y era derribado.

Los Grupos Aéreos de la FAMJ en la II Guerra Mundial

La siguiente lista de GAs de las unidades navales no se presenta en orden numérico ya que el establecimiento de las unidades no se realizaba de forma secuencial. Sólo se relacionan los GAs de caza de cierta importancia; no se incorporan los Sqns de los portaaviones.

Yokosuka

Creado el 4/30 en Yokosuka. Primer GA naval de Japón combatió en Iwo Jima y participó en la defensa del país. Se disolvió al final de la guerra.

Chitose. 201

Creado el 10/39 en Chitose, Japón. Se reorganizó como el 201 GA el 12/42 en Roi, Islas Marshall. Se reorganizó nuevamente el 3/44 y se disolvió al final de la guerra.

Kanoya. 253

Creado el 4/36 en Kanoya, Japón. Esta unidad ayudó a hundir el acorazado británico *HMS Prince of Wales*. Reorganizado el 11/42 como el 253 GA. Combatió en Rabaul y en las Islas Salomón. Se disolvió el 7/44.

Genzan. 252

Creado el 11/40 en Genzan (Wonsan), Corea. Participó en la Batalla del Mar del Coral. Fue rebautizado como el 252 GA el 9/42, se disolvió al final de la guerra.

1°

Creado el 4/41 en Kanoya, Japón. Combatió un breve espacio de tiempo en China. Se disolvió el 9/41.

Tainan. 251

Creado el 10/41 en Tainan, Formosa. Fue la unidad más famosa de la FAMJ gracias a sus primeros y espectaculares éxitos. También presumía de la mayoría de los ases, incluyendo a Saburo Sakai y a Hiroyoshi Nishizawa. Se reorganizó el 11/42 como el 251 GA. Se disolvió el 7/44.

3°. 202

Creado el 4/41. Fue la primera unidad que estuvo compuesta únicamente por aviones de caza. Se ganó una feroz reputación durante los primeros meses de la

guerra. Participó en los ataques contra las Filipinas, las Antillas Holandesas y Darwin en Australia. Se reorganizó como el 202 GA el 11/42 y se disolvió el 7/44.

4°
Creado el 2/42 en la isla de Truk, entró en combate en Rabaul y en Nueva Guinea oriental. Esta unidad se fusionó con el Kokutai de Tainan el 4/42.

2°. 582
Creado el 5/42 en la Base Aérea de Yokosuka, Japón. Estuvo activo en Nueva Guinea oriental y en Guadalcanal. Se reorganizó como el 582 GA y cuando se disolvió esta unidad de caza el 7/43 había reclamado alrededor de 220 victorias.

6°. 204
Creado el 4/42 en la Base Aérea de Kisarazu, Japón. Participó en los ataques contra Dutch Harbor (Islas Aleutianas), en la Batalla de Midway, en Nueva Guinea oriental y en Rabaul. Se reorganizó como el 204 GA el 11/42. Se disolvió el 4/44. Desde su origen hasta el final, esta unidad reclamó más de 1.000 victorias aéreas.

281
Creado el 2/43 en la Base Aérea de Maizuru, Japón. Tuvo una participación limitada en el norte de las Islas Kuriles para ser trasladado posteriormente a las Islas Marshall y a Rabaul. Esta unidad resultó totalmente destruida el 2/44 y sus pilotos lucharon como infantería de tierra durante la invasión de Kwajalein y Roi (Islas Marshall). El mejor as de la FAMJ, Tetsuro Iwamoto, realizó muchas acciones con esta unidad.

261
Creado el 6/43 en la Base Aérea de Kagoshima, Japón. Combatió en la Isla de Peleliu, Saipan y Yap. Se disolvió el 7/44.

331
Creado el 7/43 en la Base Aérea de Saeki en Japón. Realizó acciones limitadas en Burma y Calcuta y también combatió en Borneo y en las Filipinas. Se disolvió el 5/44.

254
Creado el 10/43, facilitó la defensa aérea de la Isla de Hainan y de Hong Kong. Posteriormente combatió en Formosa y en las Filipinas, donde resultó destruido tras duros combates. Se disolvió el 1/45.

263
Creado el 10/43 en Genzan, Corea. Combatió en Tinian, Peleliu y Guam. Se disolvió el 7/44.

321
Creado el 10/43 en la Base Aérea de Mobara, Japón. Fue la primera unidad de caza nocturna de la FAMJ. Combatió en Tinian y Guam. Se disolvió el 7/44.

381
Creado el 10/43. Combatió en Biak, Borneo, en las Islas Célebes y en la Indochina francesa. Se disolvió al final de la guerra.

265
Creado el 11/43 en la Base Aérea de Kagoshima, Japón. Combatió en Saipan y las Islas Marianas. Se disolvió el 7/44.

301
Creado el 11/43 en la Base Naval de Yokosuka, Japón. Combatió en Tinian y en Iwo Jima. Destruido en Iwo Jima y disuelto el 7/44.

341
Creado el 11/43 en la Base Aérea de Matsuyama, Japón. Combatió en Iwo Jima, Formosa y las Filipinas utilizando el nuevo caza Shiden ("George").
Algunos pilotos realizaron ataques suicidas kamikazes. Esta unidad resultó destruida en las Filipinas el 1/45.

153
Creado el 1/44, combatió en Nueva Guinea occidental. Se reorganizó como unidad de reconocimiento y caza nocturna el 7/44. Se disolvió al final de la guerra.

343
Creado el 1/44 en la Base Aérea de Matsuyama, Japón. Combatió en Guam y se disolvió el 7/44. Se estableció una segunda formación el 12/44 en Matsuyama como una unidad de elite de veteranos escogidos con esmero para pilotar el Shiden-Kai. Se disolvió al final de la guerra.

221
Creado el 1/44 en la Base Aérea de Kasanbara, Japón. Combatió en Formosa y en las Islas Filipinas. El 1/45 esta unidad estaba prácticamente aniquilada.

256
Creado el 2/44 en el campo de aviación de Lunghwa, Shangai (China). Combatió en Shangai, en las Filipinas y en Formosa. Se disolvió el 12/44.

203
Creado el 2/44 en la Base Aérea de Atsugi, Japón. Combatió en el norte de las Islas Kuriles de Japón, en Okinawa, en las Filipinas, en Formosa y en la defensa del país. Se disolvió al final de la guerra.

302
Creado el 3/44 en la Base Aérea de Kisarazu, Japón. Protegió la Capital Imperial contra los ataques de los B-29 y también combatió en Okinawa. Se disolvió al final de la guerra.

131
Creado el 7/44 en la Base Aérea de Yokosuka, Japón. Combatió en Okinawa y en la defensa del país. Se disolvió al final de la guerra.

332

Creado el 8/44 en la Base Aérea de Iwakuni, Japón. Combatió en las Filipinas y en la defensa del país. Se disolvió al final de la guerra.

352

Creado el 8/44 en Japón. Combatió en la defensa del país y se disolvió al final de la guerra.

210

Creado el 9/44 en la Base Aérea de Meiji, Japón. Combatió en Okinawa y en la defensa del país, se disolvió al final de la guerra.

721

Creado el 10/44 como una unidad suicida kamikaze en la Base Aérea de Konoik, Japón. Realizó misiones de ataques suicidas en Okinawa, utilizando Zeros y bombas proyectiles pilotadas (Ohka). Se disolvió al final de la guerra.

205

Creado el 2/45 en la Base Aérea de Taichung, Formosa. Participó en los ataques kamikazes de Okinawa. Se disolvió al final de la guerra.

Reclamaciones de victorias aéreas de los pilotos de la FAMJ

Según la costumbre de los norteamericanos y de la Commonwealth, el derribo de cinco o más aviones enemigos permitía a los pilotos llamarse a sí mismos (a sí mismas en la U.R.S.S.) ases. Entraban en la hermandad de elite de los pilotos de caza, cuyas hazañas eran ampliamente divulgadas en la prensa militar y nacional. Según aumentaban las victorias, se reconocían sus méritos con la concesión de medallas y con ascensos.

Aunque los japoneses adoptaron gran parte de los conceptos de vuelo de Occidente (de Europa en especial), en su cultura el rasgo de individualidad que tanto se valoraba en Occidente era rehuido. Desde los primeros días de colegio se enseñaba a los niños japoneses a trabajar y sacrificarse en beneficio del grupo. En el contexto militar, esto se manifestaba a menudo en la instrucción básica, tanto antes como durante la II Guerra Mundial, cuando los instructores de los ejercicios alineaban a los reclutas y les golpeaban por los errores de un solo individuo del grupo. En la guerra, el trabajo en equipo era fundamental y no podía haber *prima donnas*. Cuando un individuo realizaba un hecho distinguido, el grupo recibía los honores.

Durante la Guerra de China, y en la primera parte de la campaña del Pacífico cuando Japón estaba al ataque, varias unidades recogieron los logros individuales en sus informes sobre las misiones. Sin embargo, en junio de 1943, el CG de la Marina publicó una directiva prohibiendo la continuación de esta práctica. Esta medida se adoptó como un intento de promocionar un mayor trabajo en equipo; la mayoría de las unidades siguieron esta política.

Como el resto de pilotos de todo el mundo, los aviadores japoneses sí mantuvieron sus registros personales, y para aumentar su moral pintaban distintivos de victorias en los aviones. Dado que los pilotos utilizaban los aviones sobre la base de la disponibilidad, el número de distintivos de derribos en los aviones podía ser engañoso ya que era más el caza que el piloto el que conseguía las victorias.

No había una norma establecida para la determinación de las victorias. Muchos pilotos reclamaban el derribo de un avión enemigo al que se le había visto desprender humo en el aire, creyendo que nunca llegaría a su base.

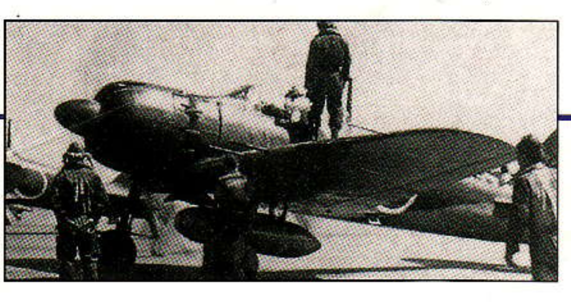
Cuando la guerra se volvió contra los japoneses y los pilotos supervivientes combatían con tenacidad intentando alcanzar tantos aviones como fuera posible antes de su final, muchos simplemente dejaron de contar. Aunque algunos pocos ases relevantes recibieron menciones personales poco frecuentes y espadas de gala por sus servicios distinguidos, en general, los pilotos no tenían incentivos para aumentar sus reclamaciones con la esperanza de alcanzar honores ya que combatían literalmente por sus vidas.

A pesar de esto, las reclamaciones de los pilotos de la FAMJ no se pueden tomar por su valor nominal. Los totales aumentados procedían tanto de la confusión en el combate como de un método muy liberal de contar los resultados.

En la postguerra, los historiadores japoneses han reconocido el problema de los totales aumentados y han intentado realizar una compensación reduciendo sistemáticamente los resultados por porcentajes. El WO Takeo Tanimizu reclamó 32 victorias durante la guerra pero los historiadores han reducido su registro a 18. De igual forma, el as con más victorias de la FAMJ, el Lt(jg) Tetsuzo Iwamoto, reclamó 202 victorias, aunque su total se ha reducido en la actualidad hasta "unas ochenta"; es un hecho que ningún piloto japonés llegó a las 100 victorias.

Lista de Ases de la FAMJ

Graduación	*Nombre*	*Total*
Lt(jg)	Iwamoto, Tetsuzo	202
CPO	Sugita, Shoichi	120+
WO	Nishizawa, Hiroyoshi	86
WO	Fukumoto, Shigeo	72
Ens	Sakai, Saburo	60+
CPO	Okumura, Takeo	54
Lt(jg)	Sasai, Junichi	54
WO	Okabe, Kenji	50
Lt	Kanno, Naoshi	48
WO	Ohara, Ryoji	48



En el resultado de la Guerra del Pacífico tuvieron mucha influencia las consecuencias de los combates navales entre la Flota Imperial japonesa y la Marina de EE. UU. Uno de los elementos fundamentales fue el importante componente de los cazas de Japón que habían conseguido experiencia en Manchuria, en China y en Mongolia a finales de la década de los años treinta. Pilotando los A5M, al menos 21 pilotos lograron la condición de ases, asegurando la superioridad aérea de los invasores. El fabricante Mitsubishi adquirió mucha experiencia de estas campañas, fabricando uno de los mejores cazas de la Guerra, el A6M Zero-Sen. Los pilotos de la Marina demostraron su excelente destreza cuando se enfrentaron a las fuerzas aliadas en el Pacífico. Pilotos como Nishizawa, Sugita y Sakai lograron más de 60 derribos cada uno. Después de una serie de combates importantes desde los portaaviones, los pilotos de la Marina comenzaron a operar predominantemente desde las bases en tierra de Nueva Guinea, las Islas Filipinas y, finalmente, de las islas japonesas. Los nuevos modelos de cazas como el Raiden, el Shiden/Shiden-Kai, el Gekko y las versiones posteriores del Zero simplemente ayudaron a retrasar la inevitable derrota, y cientos de pilotos de la Marina pagaron el precio supremo en los últimos meses de la guerra como *kamikazes*.



